BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 lutego 1936 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.**
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój Gdyni jako portu rozdzielczego i warunki rozwoju w tym zakresie

Portowy handel gdyński reprezentowany jest obecnie przez 45 firm, które są głównie nastawione na import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, tłuszczów jadalnych i technicznych, bawełny i skór surowych. Reeksportem i eksportem zaczynają się zajmować niektóre firmy dopiero w ostatnim czasie. Z pośród wzmiankowanych wyżej przedsiębiorstw zaledwie ⅓ związana jest na stałe z portem przez inwestycje, względnie ściąganie do Gdyni większych kapitałów obrotowych. Dość poważną rolę w zakresie dystrybucji towarów z portu gdyńskiego odgrywa także, poza istniejącemi wielkiemi przedsiębiorstwami przemysłowemi, jak Łuszczarnia Ryżu i Olejarnia „Union", także przemysł śledziowy i rybny, oraz placówki t. zw. przemysłu handlowego, jakoto oczyszczarnie śliwek, dojrzewalnie bananów, palarnie kawy, oraz łuszczarnie pestek morelowych.

Powyższy stan rzeczy świadczy, iż rola portu gdyńskiego, jako portu rozdzielczego dla naszego handlu zagranicznego i dla stosunków handlowych z zapleczem portu, jest jeszcze stosunkowo mała, tembardziej, że przeważna ilość przedsiębiorstw, trudniących się handlem zamorskim, nie posiada cech i warunków wielkich przedsiębiorstw handlowych.

Ten niedorozwój handlu portowego tłumaczy się najpierw zjawiskiem, spostrzeżonem po wojnie światowej w całym świecie, a które polega na tem, że ośrodki dla dyspozycji towarów przesunęły się z portów do miejsc produkcji. Przemysł stara się we własne ręce ująć dyspozycję towarów i obywać się bez pośrednictwa handlu. W stosunku jednak do Gdyni brak ośrodków dyspozycyjnych dla całego szeregu artykułów importowych i eksportowych, głównie artykułów masowych (surowców dla dużego przemysłu), ma swoje źródła w tem, że przemysł nasz posługuje się w dalszym ciągu pośrednikami, działającymi w wielkich ośrodkach handlowych zagranicznych. To odnosi się n. p. do węgla, złomu, żelaza, ryżu i bawełny. Drugą przyczyną braku w Gdyni ośrodków dyspozycyjnych są niedomagania techniczne (brak odpowiednich połączeń kablowych, telegraficznych w Gdyni), brak rozbudowanego aparatu bankowego na miejscu i wreszcie niesprzyjające rozwojowi handlu warunki tak w zakresie naszej polityki podatkowej, jak też polityki, regulującej nasz handel zagraniczny.

W pracy, mającej na celu rozwój portu gdyńskiego, zwracano dotychczas głównie uwagę na doprowadzenie portu do takiego stanu wyposażenia, aby był sprawnym punktem przeładunkowym.

Natomiast stworzenie warunków dla rozwoju handlu portowego nie było dotychczas dostatecznie brane pod uwagę. Na skutek rozlokowania ośrodków dyspozycyjnych towarami, stanowiącemi obroty portu, opierają się te obroty na czynnikach niestałych i podlegających ciągłym zmianom, w zależności od takiego, czy innego kształtowania się konjunktury gospodarczej i politycznej. Z tego wypływa konieczność oparcia pracy portu gdyńskiego możliwie w jaknajszerszych rozmiarach o czynnik stały, jakim jest osiadły w porcie przemysł i handel. W obecnych warunkach mamy tylko jeden moment atrakcyjny, sprzyjający rozwojowi handlu portowego, t. j. możliwość zwalniania przedsiębiorstw handlowych

od państwowego podatku przemysłowego. Znaczenie tego przywileju jest jednak względne, gdyż zwolnieniem tem nie są objęte wszystkie przedsiębiorstwa, a ponadto sposób stosowania tego zwalniania ulega ciągłym zmianom i napotyka na szereg trudności.

W dziedzinie polityki, regulującej nasz handel zagraniczny, nie zastosowano natomiast dotychczas zasad, któreby wyraźnie i zdecydowanie sprzyjały rozwojowi handlu w porcie. Należy sobie uprzytomnić, że wprowadzenie preferencyjnych ceł morskich wpłynęło korzystnie tylko na przepływ towarów przez porty polskiego obszaru celnego, a nie na skoncentrowanie handlu w portach i nie przyczyniło się do pokonania konserwatyzmu naszego handlu w odniesieniu do nastawienia go na ściślejszą współpracę z portami.

W zakresie polityki handlowej nasuwają się następujące postulaty, od których rozwój handlu portowego jest uzależniony:

1) Uprzywilejowanie Gdyni pod względem kontyngentów przywozowych, oraz przychylne traktowanie rozwoju przemysłu handlowego, opartego na surowcach, wzgl. półfabrykatach zagranicznych.
2) Ułatwianie wymiany towarów na drodze prywatnej kompensaty w stosunku do przedsiębiorstw handlowych, osiadłych w porcie.
3) Usprawnienie i uproszczenie dla handlu portowego procedury, związanej z uzyskiwaniem pozwoleń przywozowych, zezwoleń na ulgi celne, oraz wprowadzenie ułatwień w nabywaniu dowodów eksportowych dla kompensaty.
4) Stworzenie warunków dla handlu tranzytowego względnie reeksportu.
5) Zwiększenie kompetencji Urzędu Celnego w Gdyni.
6) Nasilenie aparatu bankowego w Gdyni i stworzenie źródła tanich kredytów.

Sprawa kontyngentów.

Udział firm gdyńskich w ogólnym przywozie do Polski owoców świeżych wynosił w roku 1933 — 33,56%, w 1934 r. — 66,1%, w pierwszem półroczu 1935 r. — 52%; w imporcie owoców świeżych z Hiszpanji w 1933 r. — 45,4%, w 1934 r. — 59,6%, w I. półroczu 1935 roku — 40,54%. Natomiast w przydziałach kontyngentów przywozowych owoców świeżych z Hiszpanji partycypowały firmy gdyńskie w 1934 r. i 1935 r. tylko w wysokości około 30% ogólnego kontyngentu przywozowego z tego kraju, czyli w 1934 r. o 29,6%, w 1935 r. o 10,5% mniej, niż wynosiła rzeczywista zdolność handlowa wymienionych firm. W imporcie cytryn wynosił udział Gdyni za lata 1933 i 1934 około 27%, w I. półroczu 1935 r. około 75%, natomiast udział w kontyngentach przywozowych wynosił nie więcej, niż 25%. W ogólnym imporcie skór surowych wynosił udział gdyńskich firm handlowych w 1934 r. — 7,3% a w I. półroczu 1935 r. — 9,8%, natomiast wysokość przyznanych kontyngentów przywozowych wynosiła w 1934 r. tylko 5,8%, a w I. półroczu 1935 r. około 7,8%. W ogólnym imporcie korzeni wynosił udział firm gdyńskich w 1933 r. — 21,2%, w 1934 r. — 23,16%, w I. półroczu 1935 r. — 31,4%, a w przydziałach zezwoleń przywozowych wahał się udział Gdyni w tymże czasie od 13 do 15%. W imporcie owoców susz., orzechów, migdałów wynosił udział Gdyni w 1933 r. 31,6%, w 1934 r. 32%, w I. półroczu 1935 r. — 28%. Natomiast w zezwoleniach przywozowych partycypowała Gdynia w tym czasie w wysokości 10 do 16%. W innych artykułach przywozowych, jak tłuszcze jadalne, konserwy rybne i t. d., wysuwa się Gdynia w dziale kontyngentów przywozowych na czwarte miejsce do innych ośrodków. W zakresie importu kawy otrzymuje Gdynia przydziały w wysokości około 10%, podczas gdy Gdańsk otrzymywał do niedawna jeszcze przydziały 40 do 50% całkowitego importu na herbatę, ziarna kakaowe i tłuszcze techniczne. Powyższe cyfry są dowodem, że uwzględnianie Gdyni przy rozdziale kontyngentów przywozowych jest niedostateczne, oraz, że firmy te, chcąc wykorzystać swoją zdolność handlową, zmuszone są do wykorzystywania obcych zezwoleń przywozowych, albo też, że są one narażone na straty, na skutek trudności w dostosowywaniu swojej dyspozycji towarami importowanemi w stosunku do rzeczywistych przydziałów.

Przy tej sposobności podkreślamy, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu już w r. 1933 przyznało specjalny kontyngent przywozowy dla firm, osiadłych w porcie gdyńskim, w wysokości 5% ogólnych kontyngentów przywozowych, które to zarządzenie nie jest w praktyce respektowane.

Kompensata prywatna.

Element handlowy, osiedlający się w porcie, składa się w przeważnej swej ilości z kupiectwa, które posiada kontakt bezpośredni i osobisty z rynkami zagranicznemi. Z drugiej strony, kupcy zagraniczni przyzwyczajeni są również do tego, że terenem doprowadzania do skutku wymiany towarowej jest port.

Tem się tłumaczy, że w łonie handlu portowego powstaje stosunkowo dużo możliwości do wymiany towarowej w drodze kompensaty prywatnej. Ponieważ tego rodzaju kompensaty nie wpływają ujemnie na bilans handlowy, a z drugiej strony ożywiają wzajemną wymianę towarową, stanowią aliment dla żeglugi i podnoszą wysokość przeładunków portowych, należałoby w stosunku do przedsiębiorstw handlowych, osiadłych w porcie, stosować liberalną taktykę w zakresie kompensacyjnego obrotu prywatnego. Jest to tembardziej potrzebne, że na skutek potrzeby komunikowania się przedsiębiorstw gdyńskich z instytucjami kompensacyjnemi, mającemi swoją

siedzibę na terenie Warszawy, urastają trudności i obciążenia, hamujące pracę pionierską handlu portowego.

Procedura uzyskiwania zezwoleń przywozowych i innych.

Dobitny wyraz trudności, które powstają na skutek przewlekłości procedury w uzyskiwaniu pozwoleń przywozowych, dano na konferencji międzyministerjalnej, która z ramienia Pana Wicepremjera objeżdżała ostatnio pod przewodnictwem p. dyrektora Martina poszczególne ośrodki gospodarcze. Stanowisko całego handlu polskiego jest zgodne pod tym względem, że uzyskiwanie zezwoleń przywozowych trwa zbyt długo, tak, iż importer nie ma możności uskutecznienia swoich zamówień w konjunkturze dogodnej dla siebie. Jeżeli chodzi o handel portowy, to mamy tu na uwadze nietylko uproszczenie formalności, ale także uwalnianie handlu tego od konieczności osobistych interwencyj u centralnych czynników o załatwianie podań.

Wobec uzależnienia importu całego szeregu artykułów zagranicznych od eksportu kompensacyjnego i to bardzo często eksportu kierunkowego, są importerzy gdyńscy zanadto absorbowani formalnościami, złączonemi z ubieganiem się o zezwolenia przywozowe, względnie o ulgę celną, lub też ze staraniami o odpowiednie dowody eksportowe kompensacyjne. To wszystko powoduje nietylko stratę czasu dla importera gdyńskiego, ale także podrożenia artykułów importowych. Dlatego też należałoby całą procedurę uprościć w tym sensie, że portowym przedsiębiorstwom handlowym w Gdyni da się możność nabywania dowodów kompensacyjnych za pośrednictwem swojej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Handel tranzytowy.

Gdynia jest predystynowana do odegrania roli portu tranzytowego wobec krajów Europy środkowo - wschodniej, jak również do krajów bałtyckich i skandynawskich. Dotychczas istniejące trudności są przyczyną, że ruch tranzytowy jest stosunkowo nieznaczny. Wynosił on n. p. w 1934 r. zaledwie 91.673,8 ton. Z tego przypada:

KRAJ	Ogółem	Wywóz	Przywóz
Czechosłowacja	74.540	13.277	61.263
Rumunja	2.071	1.259	812
Węgry	14.787	789	13.998
Austrja	276	226	50

Tranzyt morski przedstawia się jeszcze gorzej. Ogólny obrót w tranzycie morskim wynosił około 6.760 ton, przyczem dominującą rolę w tej liczbie zajął tranzyt finlandzki, bo około 94%.

Głównemi artykułami wyżej wzmiankowanego ruchu tranzytowego są w przywozie surowce i półfabrykaty, jak bawełna, skóry, garbniki, ruda żelazna, guma surowa, złom żeliwny, nawozy sztuczne, śrut soja, piryty itp. i nieznaczne ilości towarów wysokowartościowych, jak owoce, śledzie i papier. W eksporcie natomiast dominują wyroby gotowe i półfabrykaty, jak celuloza, słód, drzewo, wyroby chemiczne, wyroby metalowe, linoleum, bekony, papier, pierze i produkty naftowe.

Należy jednak zaznaczyć, że tylko nieznaczna ilość z pośród towarów tranzytowych stanowiła przedmiot handlu przedsiębiorstw gdyńskich. Port gdyński odgrywał tu w przeważającej mierze rolę punktu przepustowego i przeładunkowego. Jedynie w zakresie owoców południowych, dzięki temu, że mamy już w Gdyni większe przedsiębiorstwa tej branży handlowej, można wykazać pewne realne rezultaty. W roku 1934 wynosił reeksport owoców ogółem 460 ton, z tego do krajów Europy środkowo-wschodniej 200 ton, do krajów Europy wschodniej 260 ton. W pierwszej połowie 1935 r. natomiast wzrósł ten reeksport już do 2.240 ton, z czego przypada na wywóz do Europy środkowo - wschodniej około 1.020 ton, do krajów bałtyckich i skandynawskich około 900 ton, a do krajów Europy Wschodniej 320 ton. Sprawą reeksportu, względnie tranzytu owoców południowych, zajmują się narazie 4 przedsiębiorstwa handlowe, inne natomiast tylko w wypadkach konieczności, t. j. wtenczas, kiedy dla braku zezwoleń przywozowych nie mogą sprowadzonego towaru sprzedać w kraju.

Analizując bliżej trudności w rozwoju handlu tranzytowego, podkreślić należy, że oprócz nieuregulowania zagadnienia taryf kolejowych, któreby w sposób elastyczny normowały tę sprawę, tak samo, jak w krajach konkurencyjnych, główną przeszkodą jest brak odpowiedn. warunków w zakresie naszej polityki handlowej. Aby móc ryzykować na cele reeksportu, winien importer gdyński mieć pewność, że na wypadek niemożności umieszczenia sprowadzonego towaru na rynkach zagranicznych, daną mu będzie sposobność pozbycia się tych towarów na rynku krajowym. Dlatego też nieodzownem jest, aby przy podziale kontyngentów tworzono rezerwy, przeznaczone dla ochrony importerów, tranzytujących towar, przed stratami, mogącemi powstać na skutek niemożności umieszczenia całości przywozu na rynkach zagranicznych. Pozatem nieodzownem jest uwzględnienie potrzeb handlu tranzytowego w zakresie stawek frachtowych morskich, opłat portowych i w zakresie taryf kolejowych.

Kompetencje Urzędu Celnego w Gdyni.

Jeżeli w porcie ma powstać duży handel, winno się stworzyć takie warunki, aby wszystkie sprawy, wynikające z codziennej pracy handlowej, a nieuwzględnione dostatecznie w

prawodawstwie celnem, mogły być na miejscu zdecydowane i decydowane bez konieczności odwoływania się do wyższych instancyj. W tym względzie lepiej jest sytuowany obecnie handel, osiadły w Warszawie, a nawet handel w sąsiednim porcie gdańskim. Dlatego też należy rozszerzyć kompetencje Urzędu Celnego w Gdyni, aby stworzyć możliwości do bardziej życiowego podchodzenia do wszelkich spraw, nasuwanych przez praktykę handlową i większe dostosowywanie się do istotnych potrzeb rozwojowych handlu.

Aparat bankowy w Gdyni.

Poza Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który swoją działalność finansową w zakresie naszego handlu zamorskiego z konieczności rzeczy ograniczać musi do pewnych typowych tranzakcyj, czynne są jeszcze w zakresie tranzakcyj handlu portowego dwa oddziały bankowe, mające swe centrale w Warszawie, jako to Powszechny Bank Związkowy i Bank Zachodni. W porównaniu do ułatwień w zakresie finansowania handlu zamorskiego, jakie spotykamy w innych portach, należy dotychczasowy wysiłek bankowości polskiej ocenić jako bardzo mały. Dlatego też konieczność zainteresowania się przez wszystkie poważniejsze banki polskie problemem finansowania handlu zamorskiego, jakoteż uruchomienia specjalnych, tanich kredytów dla tego handlu, jest jednem z najbardziej aktualnych zagadnień, jeżeli chodzi o rolę Gdyni, jako poważnego ośrodka dystrybucyjnego w naszym handlu zamorskim.

J. Kawczyński.

Zagadnienie cen mieszkań w Gdyni

Najbardziej palącem zagadnieniem gospodarczem Gdyni jest kwestja wysokiego komornego.

Kwestja ta w Gdyni jest przedmiotem rozważań i badań sfer społecznych i gospodarczych. Nie była natomiast ta kwestja opracowana źródłowo na podstawie materjałów odpowiednio zebranych i zestawionych.

Pierwszem poczynaniem w tym kierunku była ankieta mieszkaniowa, rozpisana w czerwcu 1935 r. przez Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni adresowana do lokatorów głównych na terenie całego miasta.

Na rozesłanych 5.300 formularzy ankietowych nadeszło odpowiedzi 1.305 czyli 25%. Z tej liczby wzięto do opracowania 1.130 odpowiedzi kompletnych i dobrych.

Ankieta nie reprezentuje całokształtu zagadnienia, gdyż, sądząc z odpowiedzi i po sprawdzeniu ankiety w kilkudziesięciu wypadkach w terenie, twierdzić można, że odpowiedzieli przeważnie lokatorzy mniej zamożni, dla których płacenie nawet niskiego, jak na stosunki gdyńskie, komornego jest bardzo uciążliwe — specjalnie odnosi się to do mieszkań małych 1 i 2 izbowych. Pozatem ankieta zawiera odpowiedzi lokatorów, zamieszkujących w domach stałych, jakoteż i w barakach; baraków nie udało się wyodrębnić z ogólnej masy odpowiedzi.

Mimo to wyniki ankiety są interesujące. Jednem z zastrzeżeń jest to, że ceny przeciętne obliczone i podane w tablicy poniżej, należy przyjmować z tem, że są one niższe od przeciętnej ceny mieszkań w Gdyni, gdyby wszystkie mieszkania zostały uwzględnione.

Zestawienie ogólne wyników ankiety podaje nam tablica poniżej zamieszczona:

Wyszczególnienie	Mieszkania o liczbie izb					
	1	2	3	4	5	6
Liczba uwzględnionych mieszkań w dzielnicach:						
Śródmieście	196	163	125	119	30	8
Grabówek	51	91	43	14	1	—
Oksywie	19	15	10	2	—	—
Obłuże	29	54	—	—	1	—
Chylonja	17	47	34	11	—	—
Demptowo	3	3	—	—	—	—
Witomino	22	24	—	—	—	—
Najwyższa cena płacona za mieszkanie w zł w dzielnicach:						
Śródmieście	90	150	300	250	370	480
Grabówek	70	75	147	335	175	—
Oksywie	40	65	105	155	—	—
Obłuże	30	40	—	—	100	—
Chylonja	45	80	90	105	—	—
Demptowo	14	40	—	—	—	—
Witomino	30	40	—	—	—	—
Przeciętna cena płacona za mieszkanie w zł w dzielnicach:						
Śródmieście	38	58	122	186	264	350
Grabówek	24	43	68	137	175	—
Oksywie	21	39	68	150	—	—
Obłuże	15	25	—	—	100	—
Chylonja	22	33	60	75	—	—
Demptowo	13	25	—	—	—	—
Witomino	14	27	—	—	—	—

Tablica ta wymaga uwag, a mianowicie: Wielkość mieszkań określono ilością izb, przyczem jako 1 izbę liczono zarówno każdy pokój mieszkalny, jak i ogółem wszystkie ubikacje, należące do mieszkania, a więc np. mieszkanie składające się z 2 pokoi, kuchni, przedpo-

koju, klozetu i łazienki liczono za 3 izby.

W tablicy podano lość mieszkań, poddanych badaniom. Czytelnik na podstawie tego będzie miał możność wyeliminować zjawiska przypadkowe, mogące mieć duży wpływ na wyniki przy małej liczbie obserwacyj.

Istotnemi danemi, wynikającemi z tablicy są ceny przeciętne, płacone za mieszkanie. Należy tu stale sobie uświadamiać, że przeciętna ta, oparta na danych przeważnie ludności najmniej zamożnej, odchyla się od faktycznej, niezbadanej przez nas przeciętnej, ku dołowi. Uwzględniono tu wszystkie odpowiedzi, a więc i takie np. jak cena zł 11,— za 1-izbowe mieszkanie, *ale* o wymiarach 0,87 × 2,86 m bez okna nawet.

Charakterystyczną jest rubryka dotycząca najwyższej ceny za mieszkania. Jest to cena najwyższa, podana w odpowiedziach na ankietę. — Mogą zatem istnieć ceny jeszcze wyższe. — Nie mniej daje to obraz, do jakiej wysokości dochodzą ceny mieszkań w Gdyni.

Granicy dolnej ceny mieszkań nie można ustalać, ze względu na niepewność i różnorodność danych, zawartych w ankiecie.

Zbyt obciążylibyśmy nasze rozważania, gdybyśmy zechcieli badać wysokość komornego w zależności od piętra, na którem mieszkanie się znajduje. Jednakowoż dla scharakteryzowania tego zjawiska przytoczymy chociażby tylko dane, dotyczące ceny przeciętnej, płaconej za mieszkanie w śródmieściu:

Położenie mieszkania	Mieszkanie o izbach					
	1	2	3	4	5	6
Suteryna	39	49	—	—		
Parter	34	57	110	172	188*	400*
I piętro	34	60	119	183	261	282*
II piętro	43	62	132	185	292	355*
III i wyżej	42	63	127	200	257*	450*
poddasze	33*	58*	50*	105*	—	—

Gwiazdkami (*) oznaczono te zjawiska, w których przeciętne są wyprowadzone z małej, nie przekraczającej 10, liczby obserwacyj.

Ankieta, wyniki której w formie skondensowanej zostały podane, stanowi poważny przyczynek do badania zagadnienia ceny mieszkań w Gdyni.

Gdyby ankieta zebrała odpowiedzi ze wszystkich mieszkań w Gdyni, obraz byłby kompletny i wierny. Obecne wyniki niestety tych obu cech nie posiadają — mogą być tylko orjentacyjne.

Nie rezygnując z dochodzenia możliwie dokładnego, Referat Statystyczny sięgnął do drugiego źródła i zastosował inną metodę badania.

Na podstawie zeznań właścicieli nieruchomości, składanych w Urzędzie Skarbowym, a sprawdzanych przez Urząd i przez Referat Statystyczny, opracowane zostało zestawienie cen mieszkań w śródmieściu. Wybrano do badań 65 domów czynszowych, typowych dla śródmieścia, większych i mniejszych. W granicach tych domów przeprowadzono badania.

Z konieczności podzielono te domy na dwie grupy — domy stojące przy ulicach centralnych i przy ulicach bocznych. Wyniki tych obliczeń podają poniższe zestawienia:

Domy przy ulicach głównych:

Mieszkanie o izbach	Liczba uwzględnionych mieszkań	Cena najwyższa płacona za 1 mieszkanie	Cena przeciętna płacona za 1 mieszkanie
1	60	120	42
2	21	100	72
3	36	190	150
4	56	350	219
5	53	500	298
6	14	480	367
7	7	470	427
8	2	600	550

Domy przy ulicach bocznych:

Mieszkania o izbach	Liczba uwzględnionych mieszkań	Cena najwyższa płacona za 1 mieszkanie	Cena przeciętna płacona za 1 mieszkanie
1	78	80	40
2	51	160	81
3	58	280	161
4	42	325	189
5	8	275	220
6	6	280	280

W odniesieniu do ceny przeciętnej za mieszkanie 1 i 2-izbowe należy stwierdzić, że przeciętna, podobnie jak i tablicy ankietowej, jest niższa od przeciętnej faktycznej. Taniość tych mieszkań wynika z różnych powodów, m. in. z tego, że większa ich część pozbawiona jest zasadn. urządzeń sanitarnych, że są bardzo małe, że się mieszczą w suterynach lub na piętrach V i VI lub poddaszu, wreszcie, że się mieszczą często w budynkach, przerobionych z administracyjnych, pozostałych z okresu budowy domów.

Jakże wyglądają czynsze, płacone w domach budownictwa społecznego, a więc przedewszystkiem w Z. U. S.?

Zestawienie czynszów za mieszkania w domach Z. U. S. było znacznie łatwiejsze i przedstawia się następująco:

Wszystkie domy Z. U. S. w Gdyni:

Mieszkania o izbach	Liczba mieszkań	Ceny od — do	Ceny przeciętne
1	103	25 — 60	49
2	127	50 — 90	68
3	396	50 —145	84
4	68	90 – 210	166
5	1	220	220
6	1	265	265

Uwaga: ceny mieszkań przed ostatnią 15% obniżką czynszów.

Do ułatwienia zestawmy otrzymane wyniki, w odniesieniu tylko do ceny przeciętnej, płaconej za mieszkanie:

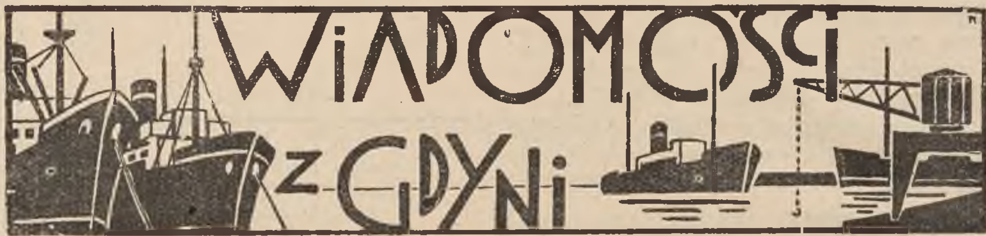
Mieszkanie o izbach	Ankieta	Ulice główne	Ulice boczne	Z. U. S.
1	38	42	40	49
2	58	72	81	68
3	122	150	161	84
4	186	219	189	166
5	264	298	220	220
6	350	367	280	265
7		427	—	—
8	—	550	—	—

Zestawienie to już dość dobrze charakteryzuje całość sytuacji. Niestety dane wyżej przedstawione odnoszą się wyłącznie do lokali mieszkalnych, nie obejmując komornego za lokale handlowe i biurowe.

Na tem się kończy zadanie statystyka.

Materjał tu podany w formie kondensatu, jako też materjał podany bardziej szczegółowo w „Roczniku Statystycznym Gdyni 1934-1935" z którego dane do niniejszego opracowania zaczerpnięto, niewątpliwie w znakomity sposób ułatwi czynnikom właściwym i społeczeństwu wyciągnięcie odpowiednich wniosków i na podstawie nich do dążenia do uregulowania tego odcinka w życiu gospodarczem Gdyni.

Bolesław Polkowski.



RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W 1935 ROKU.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1935 roku analogicznie do obrotów towarowych wykazuje również wzrost ilości pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Przyszło bowiem 4.778 statków (4.592 w 1934 r.) o pojemności 4.559.140 n. r. t. (4.142.142 n. r. t. w 1934 r.) Wyszło zaś 4.772 statki (4.597 w 1934 roku) o pojemności 4.565.120 n. r. t. (4.153.564 n. r. t. w 1934 r.) Ogólny obrót ruchu statków w roku sprawozdawczym wyniósł 9.550 statków o pojemności 9.124.262 n. r. t. wobec 9.189 statków o pojemności 8.295.706 n. r. t. w 1934 roku.

Wzrost ten w porównaniu z rokiem 1934 przedstawia się następująco:

	ilość	pojemn. n. r. t.
na przyjściu	+ 4,1%	+ 10,1%
na wyjściu	+ 3,8%	+ 9,9%
Razem	+ 3,9%	+ 9,9%

Pojemność statków w porcie gdyńskim wzrasta znacznie szybciej, niż ilość ich. Stąd wniosek, iż zawijają doń coraz większe jednostki. Stwierdza to również średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w 1935 r., który wyniósł 954,2 n. r. t. wobec 903,1 n. r. t. w 1934 r. (785,4 n. r. t. w 1933 r.) Wzrost ten łączy się przedewszystkiem z coraz bardziej postępującą rozbudową linji regularnych, na których odbywają swe rejsy statki o średnim i większym tonażu. Porównując 2,6% wzrost eksportu zamorskiego przez Gdynię z 9,9%-owym wzrostem obsługującego go tonażu jasnem staje się nasza zamorska ekspansja na coraz dalsze rynki, wymagająca jednostek o tonażu większym. Dużą rolę odgrywają tu nowe kierunki eksportu węgla.

Analogicznie do prawie 4-krotnie większego wzrostu importu zamorskiego, niż eksportu zamorskiego, wzrosła również praca statków na wejściu w porównaniu ze statkami na wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 2.020 (1.894 w 1934 r.), wyszło zaś 3.753 statki (3.682 w 1934 r.) Wzrost ten na wejściu wyniósł 6,6%, podczas gdy na wyjściu zaledwie 1,9%.

Kolejność bander w 1935 roku ukształtowała się następująco: 1-sze miejsce podobnie jak w latach ubiegłych zajęła Szwecja, 2-gie miejsce Polska, przesuwając się z 3-go miejsca zajmowanego w 1934 r., powróciła do miejsca zajmowanego w 1933 r., 3-e miejsce po raz 1-szy w porcie gdyńskim zajęła Anglja, przesuwając się z zajmowanego w 1934 roku 5-go miejsca, 4-te miejsce Niemcy, przesuwając się z 2-go miejsca zajętego w 1934 r., 5-te Danja (w 1934 r. — 4-e m.), 6-e Norwegja (bez zmian), 7-me Stany Zjednoczone Am. P. (bez zmian), 8-me Włochy (bez zmian), 9-te Grecja (w 1934 r. — 8-me miejsce), 10-te m. Finlandja (w 1934 r. — 9-te m.), 11-te miejsce Holandja (bez zmian), 12-te miejsce Łotwa (bez zmian), 13-te m. Rumunja (w 1934 r. — 17-te miejsce), 14-te miejsce Estonja (w 1934 r. — 13-te miejsce), 15-te miejsce — Francja (w 1934 r. 14 miejsce) 16-te miejsce W. M. Gdańsk (w 1934 r. — 15-te m.), 17-te miejsce Z. S. R. R. (w 1934 r. — 16-te m.), 18-te miejsce Hiszpanja (w 1934 r. — brak bandery hiszpańskiej), 19-te miejsce Jugo-

sławja (w 1934 r. — 20-te miejsce), 20-te m. Egipt (w 1934 r. — brak) itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 28 państw, wobec 25 państw w 1934 r., wśród nich rzadko zawijające do portu gdyńskiego bandery: Egiptu, Islandji, Irlandji, Japonji i Turcji.

Udział bander w ruchu statków portu gdyńskiego w 1935 r. ilustruje należycie tabela:

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1935 r.

L. p.		Przyszło statków			Wyszło statków			Suma rubryk 3 i 6	% %	Kolejność
		Ogółem	w tem z ładunkiem	o ogóln. poj. nrt	Ogółem	w tem z ładunkiem	o ogóln. poj. nrt			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Polska	581	284	612 058	584	502	614 537	1 226 595	13,443	2
2	W. M. Gdańsk	29	14	16 247	28	23	15 755	32 002	0,351	16
3	Anglja	273	60	476 251	276	218	481 262	957 513	10,494	3
4	Austrja	1	—	134	1	1	134	268	0,003	28
5	Danja	672	338	428 875	666	526	426 542	855 417	9,375	5
6	Egipt	2	—	5 387	2	2	5 387	10 774	0,118	20
7	Estonja	89	25	37 994	88	71	37 902	75 896	0,832	14
8	Finlandja	166	70	201 841	165	127	202 138	403 979	4,428	10
9	Francja	9	4	25 233	9	7	25 233	50 466	0,553	15
10	Grecja	82	1	211 406	83	80	213 585	424 991	4,658	9
11	Hiszpanja	3	2	7 359	3	2	7 359	14 718	0,161	18
12	Holandja	112	84	65 064	111	76	64 418	129 482	1,419	11
13	Irlandja	1	1	284	—	—	—	284	0,003	27
14	Islandja	2	1	955	2	2	955	1 910	0,021	25
15	Japonja	1	—	4 266	1	1	4 266	8 532	0,094	21
16	Jugosławja	3	—	8 121	2	2	4 916	13 037	0,143	19
17	Litwa	6	1	3 377	6	5	3 377	6 754	0,074	22
18	Łotwa	51	12	61 836	50	37	60 783	122 619	1,344	12
29	Niemcy	739	409	466 264	731	463	459 730	925 994	10,149	4
20	Norwegja	411	241	370 198	414	285	371 826	742 024	8,132	6
21	Panama	5	—	735	5	4	735	1 470	0,016	26
22	Rumunja	21	—	50 195	23	23	55 016	105 211	1,153	13
23	St. Zjedn A. P.	92	49	289 840	93	54	289 840	579 680	6,353	7
24	Szwecja	1 329	399	962 568	1 328	1 152	960 866	1 923 434	21,080	1
25	Turcja	1	—	1 476	2	1	1 640	3 106	0,034	24
26	Węgry	1	—	2 737	1	1	2 737	5 474	0,060	23
27	Włochy	87	16	236 713	88	86	240 496	477 209	5,230	8
28	Z. S. R. R.	9	9	11 726	10	2	13 695	25 421	0,279	17
	Razem	4 778	2 020	4 559 140	4 772	3 753	4 565 120	9 124 260	100,000	—

Wzrastająca stale ilość bander w porcie gdyńskim świadczy, iż port gdyński staje się coraz bardziej portem o międzynarodowem znaczeniu. Należałoby jeszcze podkreślić wzrost znaczenia bandery angielskiej w porcie gdyńskim. Dotychczas reprezentowało ono niemal wyłącznie stosunki z Anglją. Obecnie bandera angielska wraz ze wzrostem naszego eksportu zamorskiego poczyna odgrywać coraz większą rolę w eksporcie na Daleki Wschód.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie gdyńskim w 1935 r. wyniosła 49. Średni postój statku w 1935 r. wyniósł 54.02 godzin.

L. A.

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE.

Dnia 4. II. br. zostały ustawione na nabrzeżu Polskiem obok Chłodni 2 nowe dźwigi bramowe, każdy o nośności 1½ ton. Dźwigi powyższe posiadają specjalnie długie wyciągnice, umożliwiające przeładunek towarów ze statków na wszystkie piętra Chłodni i odwrotnie.

Wspomniane dźwigi wykonane zostały całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewską i Laurę.

Po przeprowadzeniu prób dźwigi te zostały już oddane do użytku.

PRZENIESIENIE BIUR URZĘDU CELNEGO DO NOWEGO GMACHU.

Z dniem 5 lutego br. przeniesiony został do nowego gmachu — Oddział Urzędu „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" mieszczący się do tej pory w mag. Urzędu Morskiego nr. 2. Oddział Urzędu Celnego „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" zajmie salę manipulacyjną gmachu na parterze. Czasowe połączenie telefoniczne Oddziału „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" 39-14 i 39-15.

Przeniesienie do nowego gmachu laboratorjum Urzędu Celnego nastąpi w terminie późniejszym.

Dział Kontroli, zajmuje pokoje nr. 56-58 (tel. 39-11), kancelarja Urzędu zajmuje pokoje nr. 25—28 (tel. narazie 34-66).

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1936 R.

W ubiegłym miesiącu panował na tutejszym rynku frachtowym dotkliwie dający się odczuć brak ładunków, co w połączeniu ze

znaczną podażą tonażu wywołało dla frachtu tendencję zniżkową.

Anglja

Wskutek małego dowozu towaru do Gdańska, podaż ładunków była bardzo słaba. Należy to przypisać łagodnemu przebiegowi zimy w Polsce i trudnościom dowiezienia materjałów do tartaków. Tytułem przykładu możemy wymienić następujące notowania:

Gdańk/Londyn S. C. D. — D B B sh 29/— za std. na warunkach Baltwood net

Gdańsk/Hull — D B B sh 29/— do 30/— za std. na warunkach Baltwood gros

Gdańsk/Tyne — D B B sh 29/— za std.

Gdańsk/West Hartlepool — D B B sh 30/— za std. (klauzula crane discharging).

Stawki notowane w Gdyni były znacznie niższe wskutek lepszej ekspedycji i nieco niższych kosztów załadunku.

Gdynia/Londyn S. C. D. — D B B sh 26/— za std.

Gdynia/Hull — D B B sh 26/— za std.

Gdynia/Great Yarmouth — D B B sh 28/3 za std. (Yarmouth clause)

Gdynia/West Hartlepool — D B B sh 29/— za std.

Gdynia/Manchester — D B B sh 34/— za std.

Gdynia/Preston — D B B sh 34/— za std.

Gdynia/Garston — D B B sh 36/— za std.

Belgja

Eksport do Belgji utrzymywał się na dotychczasowym dobrym poziomie, tak, że poza statkami linjowemi można było ulokować cały szereg statków trampowych. Stawki frachtowe uległy jednak ogólnej tendencji zniżkowej. Za zboże ciężkie luzem do Antwerpji płacono sh 3/4½ w zł za 1000 kg, za D B B sh 19/— w zł za std., za drzewo twarde sh 6/— w zł za cbm.

Holandja

Wywóz do Holandji nie wykazał większych zmian. Poza drobnemi wyjątkami znaczna większość towaru została przewieziona statkami linji regularnej po następujących stawkach:

zboże ciężkie luzem	Hfl. 2,60	za 1000 kg
D B B	Hfl. 12,00	za std.
drzewo twarde	Hfl. 4,00	za cbm.

Danja.

Uwagi wypowiedziane powyżej znajdują pełne zastosowanie w stosunku do eksportu do Danji. Ogólnie dawał się odczuć brak ładunków przy dużem zaoferowaniu tonażu. W związku z tem stawki frachtowe w porównaniu z poprzednim miesiącem, były o ca Rmk. 1,— niższe. Za partje żaglowcowe przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego niebardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 4,— za 1000 kg zboża ciężkiego luzem. Należy wspomnieć o wysyłce ca 1500 ton makuchów po Rmk. 6,— na poczet dawniej zawartego kontraktu.

Szwecja.

Poza ładunkami przewidzianemi linjami regularnemi wyekspedjowano ca 1500 ton soli potasowej do południowej i zachodniej Szwecji, płacono ca Skr. 8,00 za 1000 kg.

Węgiel.

Eksport węgla zmalał dość wydatnie wskutek wstrzymania wysyłek do Włoch z wyjątkiem dostawy dla kolei włoskich na poczet dawniej zawartego kontraktu. Przy bardzo ograniczonej podaży ładunków stawki frachtowe miały tendencję zniżkową. Różnica w porównaniu z notowaniami z grudnia ub. r. dochodziła do sh 1/— na to. Za partje o wielkości 3000 ton płacono do:

Göteborg sh 4/— za 1000 kg

Malmö sh 3/7½ za 1000 kg

Stockholmu sh 3/9 do 4/— za 1000 kg

Oslo sh 4/3 za 1000 kg (przy wyładunku dziennym 1200 ton)

Oslo sh 4/7½ za 1000 kg (przy wyładunku dziennym 800 ton)

Rouen frcs. 23,— za 1000 kg

Nantes frcs. 26.— za 1000 kg

Bordeaux frcs. 27,— za 1000 kg

Nice sh 9/6 za 1000 kg.

Wiadomości morskie

WZROST RUCHU PASAŻERSKIEGO PRZEZ PÓŁNOCNY ATLANTYK.

Liczba pasażerów przewiezionych przez północny Atlantyk na linjach Europa — Ameryka i odwrotnie wyniosła w roku 1935 497.694 osób, czyli o 35.000 pasażerów więcej aniżeli w roku poprzednim. Oznacza to wzrost ruchu o 7,6% względem roku 1934.

Między poszczególne linje ten wzrost dzieli się bardzo nierównomiernie: w tej nierównomierności podziału widać jednakże pewną tendencję. Największy wzrost wykazują linje najszybsze, w dużej mierze kosztem dużych ofiar materjalnych, gdyż jak wiadomo najszybsze połączenia transatlan-

tyckie, mimo nawet wyższej frekwencji pasażerów przy obecnem małem nasileniu ruchu daleko jeszcze się nie rentują.

Na pierwszem miejscu stoi wzrost przewozów French Line (Compagnie Generale Transatlantique) — z 54.080 pasażerów w 1935 r. wobec 42.604 pasażerów w roku poprzednim. Ten wzrost liczby pasażerów prawie 27% tłumaczy się uruchomieniem luksusowego, rekordowego co do wielkości i szybkości statku turbo - elektrycznego „Normandie". Dla uniknięcia strat statek był jednakowoż przed nastaniem okresu zimowego wycofany z ruchu.

Minimalny wzrost ruchu na linjach, nie posiadających najszybszych okrętów, wskazuje na to, że linje nie mające szybkości, zbliżonych do rekordowych, jeszcze nie mogą liczyć na polepszenie przewozów: pasażerów jeszcze wciąż jest za mało i w liczbach bezwzględnych i, co najważniejsza, w stosunku do ilości kursującego pasażerskiego tonażu.

Na tle tej sytuacji wysoce rozsądną wydaje się decyzja odmowna rządu duńskiego, który nie zgodził się na sztuczne podtrzymywanie nie mającej dziś racji bytu linji Scandinavian America Linie pomiędzy Kopenhagą a Nowym Yorkiem.

Niebezpieczeństwa dla najszybszych linij ze strony powolniejszych niema więc, i jeśli najszybsze linje ujawniać zaczynają tendencję do przeklasyfikowania się na typ kabinowy, celem wprowadzenia zniżek cen biletów okrętowych, to jest to objaw ofensywy a nie defensywy tych linij względem linij powolniejszych.

To przesuwanie się w stronę tańszej klasyfikacji biletowej ze strony towarzystw, posiadających największe i najszybsze transatlantyki, jest skutkiem dalekoidących przewidywań konkurencji całkiem z innej strony: ze strony jeszcze szybszej komunikacji powietrznej, — jak sterowców, tak i dalszej, ale o wiele groźniejszej konkurencji samolotów.

Z jednej strony sprawa komunikacji samolotowej pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Anglją, lansowana ze strony amerykan nabiera coraz realniejszych kształtów, z drugiej jeszcze w tym miesiącu odbyć się mają w Waszyngtonie narady z przedstawicielami niemieckich ministerstw lotnictwa, poczty i Lufthansy w sprawie zaprowadzenia komunikacji sterowcowej i samolotowej pomiędzy Frankfurtem a Nowym Yorkiem via Azory.

Podobno Lufthansa poczyniła jaknajlepsze doświadczenia ze statkami - lotniskowcami pasażerskiemi, pracującemi na linji południowo - amerykańskiej i buduje obecnie trzeci statek tego typu. Podobne statki miałyby być ustawione również na trasie Azory — Nowy York. Szybkość przelotu sterowcem ponad Atlantykiem wyniesie 50 godzin. przelot samolotem będzie jeszcze znacznie szybszy.

Osobliwością tego nowego ruchu będzie ogarnięcie początkowo niewielkiej ilości pasażerów: zostanie zdjęta śmietanka tych podróżnych, którzy płacili oczywiście najwyższe ceny na transatlantykach najpierw za szybkość, a potem już za luksus. Super-linery przestaną już być najszybszym środkiem komunikacji transatlantyckiej, — staną się najszybszymi przedstawicielami komunikacji powolniejszej, okrętowej, do Ameryki Północnej. Mając przytem największe wymiary i niewątpliwie rentując się przy obsadzie pełnej pasażerami, będą dążyły do odebrania mas podróżnych linjom powolniejszym przez obniżanie cen biletów za przejazd. Proces ten przewidujące linje szybkobieżne, w pierwszym rzędzie Cunard - White Star Line rozpoczęły już obecnie, nim nowi konkurenci — w powietrzu pokazali się na widowni.

UNIERUCHOMIENIE SCANDINAVIAN AMERICA LINIE.

Rząd Danji ostatecznie odmówił użyczenie Scandinavian American Linie, należącej do Det Forenede Dampskibsselskab w Kopenhadze pożyczki w wysokości 20 mil. koron na budowę 2 motorowców dla utrzymania i modernizacji linji Kopenhaga—N. York. Wobec powyższego dyrekcja Det Forenede odwołała zapowiedziany w lutym odjazd statku tej linji do Ameryki i oświadczyła, iż pasażerowie już zgłoszeni zostaną przekazani innym linjom.

Towarzystwo nadal utrzymywać będzie tylko frachtowe połączenie z Ameryką Północną.

Nadmienić wypada, że Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. utrzymująca również komunikację Kopenhaga — Ameryka Płn., posiada poważny udział kapitału duńskiego, mianowicie Duńskiej Wschodnio-Azjatyckiej Kompanji (D. K.) w Kopenhadze, odpadnięcie więc jednego z konkurentów wzmacnia sytuację kapitału duńskiego, udziałującego w polskiem przedsiębiorstwie żeglugi transatlantyckiej.

NOWE KOMBINACJE KOMPENSACYJNE W PRZEWOZACH MORSKICH.

W Bremie powstało towarzystwo „Union Handels- u. Schiffahrtsgesellschaft m. b. H". z równemi udziałami Bremy, Hamburga i znanej Union Fruit Co z Bostonu, jako przedstawicielki amerykańskich interesów. Flota towarzystwa składać się będzie z sześciu statków o ogólnym tonażu 30.000 t. brutto, z których cztery stawia wspomniane T-wo United Fruit, dwa pozostałe statki będą niemieckie, Nordenham. Statki spółki będą przewoziły banany z plantacyi Un. Fruit w West - Indjach i Ameryce Centralnej do

Niemiec, z ograniczeniem importu do okresów nie szkodzących niemieckiej produkcji owoców.

Importowane banany w żadnym wypadku nie będą płacone gotówką i towarzystwo zobowiązuje się na zasadach kompensacyjnych wyeksportować odpowiednią ilość niemieckich wyrobów przemysłowych, przeważnie ciężkiego przemysłu reńsko - westfalskiego; sprzedaż tych wyrobów w Westindjach i Centralnej Ameryce prowadzić będzie United Fruit Co.

Statki nowego towarzystwa zobowiązują się nie czynić konkurencji innym towarzystwom żeglugowym.

Organizacja towarzystwa posiada bardzo ciekawą cechę, a mianowicie połączenie interesu żeglugowego z kompensacyjnym, z zapewnieniem sobie ładunków w obie strony i gwarancję nieubiegania się o inne ładunki.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANY PRZEPISÓW O PRYWATNYCH KOMPENSATACH Z NIEMCAMI.

Dnia 27 grudnia 1935 r. wydała Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung okólnik Nr. 237 D. St. 105/35 Ue. St., regulujący sprawę rozrachunków przez konta specjalne ASKI oraz prywatnych interesów kompensacyjnych. Okólnik ten jest skodyfikowaniem dotychczasowych zarządzeń w tym zakresie, z dodatkiem paru nowych przepisów zaostrzających obecną praktykę.

Okólnik zaznacza, że regulacja dotychczasowa była niewystarczająca, gdyż nie zdołała przeszkodzić importowi niezbyt pożądanych towarów wzamian za eksport taki, który zawsze dostarczał dewiz.

Urzędy Nadzoru otrzymują polecenie, by jaknajdokładniej badały cenę i właściwość towaru. Jakiekolwiek nadwyżki ponad cenę normalnie płaconą na rynku kraju eksportującego, są niedopuszczalne. W stosunku 1:1 może być dopuszczony rozrachunek tylko tych towarów, które są wymienione w załączniku 1 do okólnika (surowce włókiennicze, skóry surowe i wyprawione, rudy i metale nieżelazne, stopy żelaza, żywica i kauczuk, nasiona oleiste, tłuszcze zwierzęce i roślinne, oleje, ziemia i kamienie, towary kolonjalne, drzewo barwnikowe, kości, odpadki celuloidu, makuchy, ryż, jelita owcze i świńskie, żółtko, szczecina, pierze surowe, niektóre chemikalja).

Dalej zawiera okólnik listę 2 wymieniającą te towary, których zapłata w drodze prywatnych interesów kompensacyjnych i przez ASKI jest wykluczona, pozatem wykluczone są także wszystkie te towary niemieckie, gdzie udział surowca zagranicznego przewyższa 20% (dotychczasowa granica 25%), chyba, że odnośna nadwyżka zostanie zapłacona w dewizach.

Zasadniczo są prywatne interesy kompensacyjne tylko o tyle dopuszczalne, o ile nie tamują dopływu dewiz do Banku Rzeszy. Wywóz, wchodzący do rozrachunku, musi zatem być „dodatkowy" w tym sensie że za dewizy nie może być dokonany, ale tylko w drodze wymiany. Szczególnie ostre badanie tej okoliczności jest polecone w wypadkach, gdy interes wywozowy jest już zawarty.

Kompetencja urzędów dewizowych w sprawach prywatnych interesów kompensacyjnych zostaje ograniczona do 200.000 RM miesięcznie dla każdej firmy (dotychczas 500.000 RM). Powyżej tej kwoty rozstrzyga Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung.

Pozatem zawiera okólnik przepisy dotyczące krajów pozaeuropejskich, z któremi Niemcy nie mają układów płatniczych lub rozrachunkowych.

Nowy okólnik ma dla stosunków polsko-niemieckich znaczenie niewielkie, gdyż układ rozrachunkowy z 4. XI. 1935 wyklucza w art. 14 zasadniczo nowe tranzakcje kompensacyjne, uzależniając je od zgody obydwóch komisyj Rządowych. Natomiast dla oceny rozwoju niemieckiej reglamentacji towarowo - dewizowej stanowi on bardzo charakterystyczny przyczynek.

ZNAKOWANIE JAJ ZAGRANICZNYCH PRZY IMPORCIE DO PALESTYNY.

W urzędowej „Palestine Gazette" Nr. 560, z dn. 2 stycznia 1936 r. zostały ogłoszone nowe przepisy, regulujące wwóz jaj kurzych i kaczych do Palestyny.

Według tych przepisów jaja kurze i kacze importowane do Palestyny winny mieć na skorupie każdej sztuki napis wskazujący kraj pochodzenia. Nazwa kraju winna być wypisana atramentem w sposób widoczny i nie dający się wytrzeć, literami łacińskiemi, wysokości conajmniej 2 mm.

Przepisy wchodzą w życie z dniem 16 lutego 1936 r.

Jednocześnie odwołano przepisy o wwozie jaj do Palestyny, ogłoszone w „Palestine Gazette" Nr. 543, z dnia 17. X. 1935 r. Według przepisów z dnia 17. X. 1935 r. każda sztuka musiała mieć napis „importowane" w jednym z trzech oficjalnych języków Palestyny, tj. angielskim, hebrajskim lub arabskim.

PRZEPISY O IMPORCIE DROBIU DO PALESTYNY.

W urzędowej „Palestine Gazette" Nr. 553. z dn. 28. XI. 1935 r. zostały ogłoszone no-

we przepisy regulujące import drobiu do Palestyny drogą morską, kolejową lub motorową, których ważniejsze ustępy, w tłumaczeniu na język polski, zawierają co następuje:

Importer drobiu do Palestyny drogą morską winien przedstawić:

1. świadectwo naczelnego Weterynarza rządu palestyńskiego, zezwalające na przywóz drobiu;

2. świadectwo rządowego weterynarza z danego okręgu kraju pochodzenia, stwierdzające, że:

a) na trzy miesiące przed wysłaniem transportu w okolicy tej nie grasowała żadna choroba drobiu, jak np. typhoid, cholera, ospa lub też inna choroba zakaźna;

b) transport drobiu był wysłany do portu załadowania, na wozach, które zostały dezynfekowane pod nadzorem okręgowego weterynarza rządowego.

3. Świadectwo weterynarza rządowego w porcie załadowania, stwierdzające, że drób został przez niego zbadany na 24 godziny przed załadowaniem, i że żadna sztuka nie jest dotknięta jakąkolwiek chorobą drobiu.

4. Świadectwo najbliższego konsulatu brytyjskiego, uwierzytelniające p o d p i s y okręgowego weterynarza rządowego oraz weterynarza portu załadowania.

Świadectwa wymienione pod 2a i 2b winny zawierać ilość sztuk drobiu oraz kojców danego transportu.

Drób winien być wyładowany w porcie haifskim lub jaffskim i natychmiast przewieziony przez właściciela do jego pomieszczeń, uznanych za stosowne przez weterynarza rządowego, gdzie ma być przetrzymany w izolacji lub też zarznięty stosownie do odpowiednich przepisów. Jeśli właściciel drobiu nie przewiezie transportu do swych pomieszczeń w ciągu okresu wyznaczonego przez oficera inspekcyjnego, wówczas oficer inspekcyjny może zarządzić przewóz transportu do jakiegokolwiek pomieszczenia uznanego przez niego za odpowiednie, na koszt i ryzyko importera.

Ogólne przepisy postanawiają:

Naczelny lekarz weterynaryjny może w w każdej chwili odwołać udzielone zezwolenia wwozu.

Okazy rasowe i przeznaczone do hodowli rasowego ptactwa winny ponadto mieć świadectwo wydane przez rządowego weterynarza kraju pochodzenia, stwierdzające, że na 21 dni przed zaokrętowaniem nie stwierdzono u nich „baccillary white diarrhoea". Okazy rasowe, przeznaczone do hodowli, z chwilą przybycia do Palestyny będą przetrzymywane w izolacji w pomieszczeniach importera i badane na „white diarrhoea" przez 90 dni od czasu pierwszego badania tej choroby w kraju pochodzenia. Jaja znoszone przez te okazy nie będą mogły być używane do wylęgiwania, zanim drób nie zostanie zbadany na powyższą chorobę.

Drób importowany do Palestyny i przewieziony do pomieszczeń importera będzie albo przetrzymany w kwarantannie sześciodniowej, licząc od dnia przybycia do tych pomieszczeń i następnie puszczony lub też zarznięty i oskubany w ciągu 21 dni od daty przybycia do tych pomieszczeń, za uprzednim zezwoleniem rządowego weterynarza. Opierzenie i wnętrzności będą spalone lub zakopane. Jeśli w ciągu okresu kwaratanny zdarzy się wypadek choroby, wówczas każda sztuka drobiu dotknięta chorobą lub też podejrzana o chorobę, będzie spalona lub zakopana. Reszta ptactwa będzie zarznięta, oskubana w pomieszczeniach i sprzedana dla konsumcji po uprzednim zezwoleniu weterynarza rządowego. W razie nieotrzymania zezwolenia, drób będzie również spalony lub zakopany.

Opierzenie i wnętrzności zostaną spalone.

Pomieszczenia przeznaczone na kwarantannę importowanego drobiu, winny być po wypuszczeniu drobiu dezynfekowane na rachunek importera. Kojce, w których został importowany drób, nie mogą być zabrane z pomieszczeń importera bez uprzedniego zezwolenia oficera inspekcyjnego i dezynfekcji.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, Z A N O T O W A N E PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1936 R.

AUSTRJA. Z dn. 14. I. 36 weszło w życie nowe zarządzenie w sprawie zakazów przywozu do Austrji. Zarządzenie obejmuje poz. 32 ryż również łuszczony. poz. 321 a szkło stołowe, z poz. 409a pługi i ich części, poz. 414a 3 blachy i płyty z cynku, z poz. 438 motory spalinowe. z poz. 439a i d2 — części pługów, z poz. 440 b. — używane krosna tkackie, z poz. 440 d — używane maszyny przędzalnicze i pończosznicze, poz. 442 — maszyny elektryczne, poz. 523 b — farby ołowiowe, z poz. 527 roztarte farby ołowiowe. Przywóz bez specjalnego pozwolenia jest niedozwolony.

Przy wwozie polskich towarów do Austrji nie są wymagane żadne zaświadczenia dewizowe. W Austrji regulowanie zobowiązań wobec zagranicy odbywa się w t. zw. prywatnym clearingu, pod kontrolą austrjackiego Banku Narodowego. Dewizy w prywatnym clearingu nabyte, mogą być przekazane przez każdy autoryzowany bank, pod warunkiem wykazania Bankowi Narodowemu legalności importu (faktura dostawcy, list przewozowy i dokumenty celne). Kurs w prywatnym clearingu jest o około 28% wyższy od teoretycznego złotego parytetu szylinga. W relacji do złotego oznacza to około 101 szyl. za 100 złotych.

9 stycznia br. ukazało się rozporządzenie zwalniające od cła, w myśl zawartego porozumienia z Grecją z 7 tegoż miesiąca br., wszelkie druki propagujące ruch turystyczny w Grecji.

30 grudnia ub. r. ukazało się rozporządzenie o handlu wodami mineralnemi.

BELGJA. Rozporządzenie z 23 stycznia br. podwyższa opłaty akcyzowe od lekkich i półciężkich olei mineralnych wyrabianych w Belgji.

BUŁGARJA. Wobec zauważonego szmuglu walutowego wydano dyspozycję, w myśl której paszporty

i wizy wyjazdowe będą wydawane tylko wtedy, gdy Bank Narod. poświadczy, że dewizy zagraniczne zostały nabyte w Banku Narod.

Rozporządzenie ogłoszone 20 stycznia br. obniża akcyzę od oleju gazowego (Gasoil).

CZECHOSŁOWACJA. W związku z niedość korzystnem kształtowaniem się eksportu półfabrykatów włókienniczych do państw clearingowych, a jednoczesnym wzrostem wywozu przędzy, przystąpiło Min. Handlu do skontyngentowania wywozu przędzy do państw clearingowych. Na rok 1936 ustalono następujące kontyngenty wywozowe: przędza bawełniana z poz. 183 — 187 kontyngent mies. 8,5 milj. Kc., przędza lniana 1,6 milj. Kc. Kontyngenty ustanowiono dla Rumunji, Jugosławji, Bułgarji i Austrji. W stosunku do r. 1935 ograniczenie wywozu przędzy bawełnianej wynosi 30%.

Dodatkowe porozumienie belgijsko-czechosłowackie, które weszło w życie 1 stycznia br., przewiduje zniesienie bezcłowego wwozu makuchów oleistych oraz zniżkę cła na zszywane kawałki skór zamszowych (t. zn. skórki do czyszczenia).

Cło na niektóre instrumenty muzyczne i ich części zostało obniżone na zasadzie porozumienia z Niemcami z 30 grudnia ub. r.

Rozporządzenie z 21 stycznia br. zwalnia od obowiązku rejestracji (Meldepflicht) znaczną liczbę towarów dotychczas podlegającą temu obowiązkowi przy wwozie do Czechosłowacji.

DANJA. 4 i 18 stycznia br. zostały ponownie ustalone opłaty wwozowe od zbóż i wyrobów zbożowych, ulegając w większości pewnej zwyżce w porównaniu ze stanem dotychczasowym.

22 stycznia br. ustanowiona została opłata od mąki z lucerny (Luzernenmehl).

FINLANDJA. Z początkiem bieżącego roku, podobnie jak w latach poprzednich, taryfa finlandzka uległa zmianom, podanym w dziale raportów w Nr. 1 i 2 Inf. Eksport. z r. b.

FRANCJA. Ministerstwo Handlu udzieliło wyjaśnień w sprawie clenia próbek towarów skontyngentowanych.

Okólnik z 19 grudnia ub. r. omawia sprawę wątpliwości taryfikacyjnych przy cleniu naczyń zawierających płynne środki do czyszczenia metali.

Dekret z 8 stycznia br. zawiera postanowienie o znakowaniu jedwabiu.

Okólnik z Generalnej Dyrekcji Ceł ogłoszony 17 stycznia br. ustala na 2% podatek obrotowy od szelaku przywożonego z Niemiec.

Dekret z 19 stycznia br. ponownie wprowadza ograniczenia kontyngentowe dla przywozu łososiowatych (we wszelkiej postaci).

Journal Officiel z 19 stycznia br. podaje zmiany, jakim ostatnio uległ wykaz towarowy taryfy celnej. Zmiany dotyczą między innemi koronek oraz tabliczek ogłoszeniowych drewnianych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Reunion.** Dekret z 5 stycznia br. zatwierdza zmiany stawek celnych postanowione decyzją Rady Generalnej Reunionu z 11 czerwca 1935 r.

HISZPANJA. Centrala Dewiz zamierza uruchomić w Marokko Hiszpańskiem i w Tangierze urzędy kontroli dewiz, by w ten sposób rozciągnąć reglamentację obrotu dewizowego na te tereny, a jednocześnie uniknąć ucieczki kapitałów zagranicę z Hiszpanji, co, jak stwierdzono, miało przez te terytorja coraz większy zakres. Pokrywanie czeków i weksli opiewających na obce waluty może mieć miejsce tylko wtedy, o ile będzie na to pozwolenie Centrali Dewiz w Madrycie.

HOLANDJA. Rozporządzenie ogłoszone 6 stycznia wyłącza z pod ograniczeń kontyngentowych przywóz papieru gazetowego (46—59 g wagi na m. przynajmniej 75% miazgi drzewnej).

IRLANDJA. Zostało zniesione cło wyjątkowe w wysokości 5 sh od tony, pobierane przy wwozie węgla angielskiego.

Od 18 stycznia br. weszły w życie zmiany stawek celnych na naczynia stołowe z gliny, glazurowane, oraz na zabawki drewniane i zabawki t. zw. miękkie (soft toys), jednakże niewyrabiane z gumy.

JUGOSŁAWJA. Minimalne cło na wagony towarowe zostało obniżone, na przeciąg roku z 30% na 5%.

MEKSYK. Rozporządzenia z 13 i 18 listopada ub. roku wprowadzają zmiany stawek celnych na części radjoaparatów, oprawki i rączki drewniane, papier odbitkowy, blachę, sole i produkty chemiczne o bazie kwasowej lub mineralnej, pasy napędowe, pojazdy zaopatrzone w pneumatyki, piłki gumowe oraz na instrumenty i aparaty naukowe oddzielnie niewymienione w taryfie.

NORWEGJA. Rząd wniósł do Parlamentu projekt ustawy o obniżeniu o 50% dotychczasowego cła na jabłka.

Od 1 stycznia br. została obniżona do 0,55 za 100 kg opłata wwozowa od paszy treściwej.

Według obwieszczenia norweskiego departamentu ceł zostały pod pewnemi warunkami zwolnione od podatku obrotowego części maszyn (wwiezione bezpłatnie dla zastąpienia poprzednio wwiezionych) tlenki i farby, laki, boraks, klej emaljowy oraz tlenek cyny.

PALESTYNA. 22 stycznia br. wprowadzone zostały liczne podwyżki taryfy celnej, obejmujące między innemi następujące artykuły: wiadra metalowe, szereg wyrobów z żelaza lanego jak np. rury, drut, gwoździe, nity, śruby, siatki druciane, meble, wyroby z wełny i bawełny merceryzowanej, ubiory damskie, koszule, trykotaże oraz wyroby dziane. Jednocześnie zwolnieniu od cła uległo kilka artykułów, a wśród nich terpentyna, parafina oraz ołów w sztabach.

RUMUNJA. Według orzeczenia Urzędu Dewizowego pozwolenia przywozowe dla towarów, których płatność regulowana ma być w późniejszych okresach czasu, mają być udzielane tylko wyjątkowo, gdyż Urząd stanął na stanowisku, że płatności za te towary pokrywane są często w drodze obchodzenia ustawowych przepisów dewizowych.

Rumuński Bank Narod. postawił do dyspozycji importerów na 1 kwartał 1936 r. kwotę 2,3 miljardów lei przeznaczoną zarówno dla dewiz słabych, jak i mocnych. Wydawanie pozwoleń rozpoczyna się 28. I. 36. Dla przywozu z krajów o słabych dewizach kontyngenty importowe są większe niż dla krajów o mocnych dewizach. Stanowisko B-ku Narod. wobec tranzakcyj kompensacyjnych jest negatywne ze względu na to, że obejmują one w zakresie eksportu artykuły takie, jak zboża, drzewo i naftę, których wywóz mógłby przynosić efektywne dewizy silne.

Do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych dopuszczono w Rumunji 16 banków, mianowicie: 1) Banca Anglo-Cehoslovaca si de Credit in Praga, Bukareszt, 2) Banca Comerciala Romana, Bukareszt, 3) Banca Comerciala Italina si Romana, Bukareszt, 4) Banca de Credit Roman, Bukareszt, 5) Bank of Roumania Ltd., Bukareszt, — 6) Banca Romaneasca, Bukareszt, 7) Banka Urbana, Bukareszt, 8) Societatea Bancara Romana, Bukareszt, 9) Banca Cerealistilor Bukareszt 10) Banca Chrissoveloni, Bukareszt, 11) Allgemeine Sparkasse, Kronstadt, 12) Banca Bessarabiei, Kiszyniów, 13) Banca Centrala pentru Industrie si Coment, Klausenburg, 14) Allgemeine Sparkasse, Hermannstadt, 15) Banca Albina, Hermannstadt, 16) Banca Timisoarei, Temesvar.

Prawdopodobnie lista ta będzie jeszcze uzupełniona.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się decyzje Trybunału Celnego w sprawie taryfikacji pasów z dru-

tu żelaznego do wiązania pak towarowych, skóry tłoczonej, gutaperki nieobrobionej oraz pudełek aluminjowych.

SZWECJA. Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśniła taryfikację stalowych butli, gotowych do napełniania gazem acetylenowym.

TUNIS. 3 stycznia br. został ogłoszony jako obowiązujący na terytorjum Tunisu — dekret francuski z 22 października ub. r. zwalniający niektóre rodzaje obuwia od dopłat celnych.

WĘGRY. W myśl rokowań przeprowadzonych z Czechosłowacją i Rumunją ma być przeprowadzona „trójkątna" kompensata, mianowicie Czechosłowacja odstępuje Węgrom swoje wierzytelności rumuńskie, które mają być pokryte przez dostawy tłuszczów wieprzowych z Węgier do Czechosłowacji, zaś Rumunja dostarczy do Węgier 2.400 wagonów kukurydzy, co będzie pokryte z wierzytelności odstąpionych przez Czechosłowację.

Z dniem 15 I. 36 obroty płatnicze między Węgrami i Jugosławją oparte będą na systemie dewizowo-kompensacyjnym, wynikającym z układu z 5. 12. 35 r. Ze strony węgierskiej będą przeprowadzane przez trzy banki, przyczem należności jugosłowiańskie będą wpłacane do banków, będących korespondentami tych instytucyj węgierskich. Ustalanie kursu następować będzie codziennie. „Aufgeld" zanotowany poraz pierwszy w dniu 15. I. 36 wynosił 46,50% przy kupnie dinarów i 45% przy sprzedaży. Różnica 1,5% ma być utrzymana stale.

W dniu 21. I. 36 ukazało się rozporządzenie wprowadzające zakaz przywozu wszelkich papierów wartościowych zarówno krajowych jak i zagranicznych. Zarządzenie reguluje również sprawę płatności kuponów. Pozatem określa warunki płatności długów zagranicznych w pengö. Dłużnik zobowiązany jest uiścić równowartość długu z tytułu dostawy towarów łącznie z prowizją, kosztem frachtów itp. — w pengö, według kursu dewiz dnia poprzedniego z doliczeniem „Aufgeldu". Zapłata może nastąpić tylko za zezwoleniem Banku Narodowego na konto zamknięte wierzyciela w banku autoryzowanym.

Rozporządzenie z 11 stycznia br. przewiduje bezcłowy wwóz nasion buraków pastewnych. Szczegółowe postanowienia w tej sprawie mają zostać ogłoszone w drodze nowego rozporządzenia.

WIELKA BRYTANJA. Jugosławji zostały przyznane zwiększone kontyngenty o zniżonych stawkach celnych na przywóz jaj, indyków, kurcząt i słoniny.

Wwozowa opłata wyrównawcza od mąki pszennej została ustalona na 16,8 d od hdwt, z mocą wsteczną od 3 listopada ub. r.

Z mocą wsteczną od 3 listopada ub. r. obowiązuje nowa stawka opłaty wyrównawczej od mąki pszennej importowanej (16,8 d od hdwt).

Ukazało się rozporządzenie zmieniające ograniczenia kontyngentowe dla wwozu bekonów.

Przyznane zostały Jugosławji zwiększone kontyngenty przywozowe z jednoczesnem obniżeniem stawek celnych na następujące artykuły: jaja, indyki, kurczęta oraz na słoninę.

WŁOCHY. Od 1. bm. zostały ustalone nowe stawki podatku obrotowego od namiastek kawy, od budulca żywicznego oraz esencyj z owoców południowych.

Podane zostały do wiadomości nowe przepisy o wwozie maszyn i wyrobów metalowych.

Ograniczenie przywozu stosowane wobec krajów stosujących sankcje zostały rozciągnięte z dniem 11. 12. 35 r. na przywóz z Tunisu i Syrji.

Począwszy od 31. 12. 35 r. wymagane są świadectwa pochodzenia przy imporcie wszelkich towarów do Włoch.

Dekretem z 5. 12. 35 r. z mocą obowiązującą od 17. 12. 35 r. zostało zniesione cło na olej smołowy używany do przeróbki rud ołowianych i cynkowych (poz. ex 645).

Z. S. S. R. Według ostatniego zarządzenia od dnia 20. I. 36 r. zabroniony jest wywóz towarów sowieckich do tych krajów, których ustawodawstwo dewizowe uniemożliwia uzyskanie zapłaty lub swobodne dysponowanie płatnościami z tytułu importu sowieckiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma indyjska pragnie zająć się wprowadzeniem towarów polskich na rynek tamtejszy. E/32937/21/Ch.

Agent, mający siedzibę na Wyspach Kanaryjskich, zainteresowany jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów. E/31783/21/Ch.

Poważna firma argentyńska pragnie otrzymać zastępstwo na cały szereg towarów pochodzenia polskiego. E/32083/3A/Ch.

Przedstawiciel zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich eksporterów na terenie Tunisu. — E/569/3R/Ch.

Firma syryjska poszukuje przedstawicielstw w zakresie rozmaitych artykułów, jak: pończochy, berety, szaliki wełniane, bawełniane i dziane, kapelusze filcowe i słomkowe, stożki filcowe, skarpetki, kołdry wełniane i półwełniane, kapy na łóżka, cwelichy bawełniane, tkaniny krawatowe, koszulowe, podszewki, tkaniny meblowe, sznurki, chusteczki na szyję wełniane i bawełniane, przędza bawełniana, lniana i wełniana czesankowa, skóra boxcalf na wierzchy do obuwia, rękawiczki skórkowe i trykotowe, wełna trykotowa, bielizna trykotowa, wełniana, bawełniana, z jedw. szt., popelina bawełn., pullowery, swetry, firanki, dywany, tkaniny ubraniowe, paltowe, płótna bawełniane, tiule i t. p. P/1092/4E/M.

Firma angielska interesuje się importem z Polski dykty. P/1090/40/C.

Firma palestyńska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich z branży drzewnej. P/1096/21/C.

Szereg firm chińskich interesuje się importem papieru z Polski. P/1955/9/Ż.

Poważna firma francuska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami prostego mydła do prania celem dostaw dla krajów Afryki Zachodniej. — P/1466/47/Ż.

Fabryka perfum w Capetown (Unja Płdn.-Afryk.) interesuje się dostawami z Polski wszelkiego rodzaju butelek, słoików i flakonów. P/1239/3B/Ż.

Firma w Aleksandrji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż między innemi: papierniczej, chemicznej itp. 1403/3M/Ż.

Firma angielska poszukuje dostawców szkła szybowego. 1429/63/Ż.

Firma w Hamburgu interesuje się importem konsumcyjnego alkoholu etylowego do Ameryki Południowej. 1434/47/Ż.

Firma agenturowa w Capetown interesuje się importem z Polski różnych artykułów, jak wyroby szklane wszelkiego rodzaju, bibułka papierosowa i inne. 562/63/Ż.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów sanitarnych oraz wanien żeliwnych emaljowanych. — P/1103/21/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem sprężyn do mebli. P/1107/44/Ro.

Istnieją możliwości zbytu sierpów, łopat i motyk na rynku marokkańskim. P/1229/44/Ro.

Na rynku kolumbijskim istnieją możliwości zbytu następujących artykułów: siatki metalowe, blachy cynkowe i miedziane, drut kolczasty i zwykly, rury żelazne, galwanizowane. P/953/44/Ro.

Firma angielska interesuje się eksportem do Rodezji naczyń emaljowanych i pragnie nawiązać kontakt z producentami polskimi. P/1421/21/Ro.

Firma w Bogocie pragnie nawiązać stosunki z firmami polskiemi celem sprzedaży na rynku kolumbijskim następujących artykułów: siatek metalowych, blach cynkowych i miedzianych, drutu kolczastego i zwykłego, rur żelaznych galwanizowanych.
P/953/44/Ro.

Firma brazylijska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/1639/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

WYJAŚNIENIA W SPRAWIE SPORZĄDZANIA INWENTURY.

W odpowiedzi na zapytanie naszej Izby — Izba Skarbowa w Grudziądzu wyjaśniła, że sprawa sporządzania inwentury z natury raz na dwa lata (§ 57 p. 2 rozp. wyk. do Ord. podatk.) dotyczy jedynie ksiąg uproszczonych, a nie ksiąg prawidłowych. Sporządzanie inwentury raz na dwa lata przy uproszczonych księgach handlowych nie wymaga specjalnego zezwolenia władz skarbowych. Konieczność sporządzania inwentury raz na dwa lata wypływa jedynie z organizacji przedsiębiorstwa. Właściciele przedsiębiorstwa, korzystający z tego przepisu, winni wykazać się posiadaniem na składzie znacznej ilości różnorodnych, a drobnych towarów, powodującej trudności w sporządzaniu inwentury z natury rok rocznie.

Wobec możliwości zakwestjonowania przez władze skarbowe niesporządzania corocznej inwentury w wypadkach nieuzasadnionych, Izba Skarbowa uprasza o informowanie sfer handlowych w tym sensie, że przepis § 57 rozp. wyk. do Ord. Podatk. odnosi się tylko do ksiąg uproszczonych, sporządzanie zaś inwentury raz na dwa lata winno być przeprowadzane rzeczywiście tylko w wyjątkowych wypadkach.

WYSTAWY I TARGI

TARGI POD NAZWĄ „WORLD TWO-WAY TRADE FAIR“ W NOWYM YORKU.

W maju 1936 r. ma odbyć się w New Yorku w gmachu Zarządu Portu wystawa — targi pod nazwą „World Two-Way Trade Fair“, zainicjowana przez amerykańskie sfery eksportowe oraz niektóre działy wielkiego przemysłu zainteresowane w zwiększeniu eksportu ze Stanów Zjednoczonych. Weźmie w niej udział szereg największych firm amerykańskich, jak General Motors Corporation, International Machine Tool Co., które są faktycznie inicjatorami tej imprezy. Jednocześnie Komitet Targów zabiega o udział w nich szeregu krajów europejskich, a także i Ameryki Południowej.

Z uwagi na obecną politykę handlową Stanów Zjednoczonych spodziewać się należy, że Targi te będą miały duże znaczenie dla handlu międzynarodowego, którego rozwój stanowi poważną troskę tutejszych sfer politycznych i ekonomicznych, pozatem budzą one duże zainteresowanie sfer eksportowych i importowych. Zadaniem Targów ma być wyjaśnienie społeczeństwu amerykańskiemu konieczności rozwoju stosunków handlowych z krajami zagranicznemi i importu jako warunku rozwoju eksportu amerykańskiego, zmniejszenia bezrobocia i zwiększenia siły nabywczej kraju. Myśl tę zawiera sama nazwa Targów „World Two-Way Trade Fair“. Inicjatorzy Targów jako ich główne zadanie uważają pokazanie poszczególnych towarów, które kraje zagraniczne pragną eksportować do Stanów Zjednoczonych, a z drugiej strony mają one przedstawić zagranicy możliwości eksportowe najważniejszych gałęzi przemysłu amerykańskiego.

Konsulat Generalny R. P. w Nowym Yorku opracowuje sprawę ewentualnego przystąpienia Polski do wystawy w porozumieniu z Izbą Handlową Amerykańsko - Polską.

SKUTKI WAHAŃ CEN SUROWYCH SZPROTÓW.

Przypuszczenie, że przy zmianach cen i konjunktur sprzedaży zawsze ktoś zarabia (gdyż co jedni tracą, to inni zyskują) nie zawsze ma słuszność. Są zmiany cen, które przynoszą tylko nieznaczne zyski, powodując jednocześnie olbrzymie straty, dotyczące licznych zaiteresowanych i hamując liczne tranzakcje samą nawet tylko groźbą swego zaistnienia.

Do zmian szkodliwych, wywołujących duże, głęboko sięgające i szeroko rozłożone straty przy stosunkowo nikłych zyskach grup spekulantów należą nieregularne i nieobliczalne wahania cen jakiegokolwiek objektu towarowego, ż pieniądzem obiegowym włącznie. Pamiętamy jeszcze zgubne skutki wahań walutowych, uniemożliwiających wszelką ścisłą kalkulację, podrywających zdrowy kredyt, podważających możliwości systematycznej pracy i planowej oszczędności. Nieobliczalne wahania cen towaru uniemożliwiają prawidłową kalkulację jego sprzedaży, a tembardziej sprzedaży z zastosowaniem kredytu: wahania te biją tych, którzy wykonują, przeważnie będąc do tego zmuszeni warunkami — jakiś plan, na korzyść nie mających planu, ludzi przypadku, których rola w danej dziedzinie przemysłowo - handlowej w normalnych stosunkach jest nikła.

Towar łatwopsujący się, jakim jest ryba, podlega przy masowych połowach znacznym wahaniom, zależnie od obfitości połowu i w naszych warunkach zimowych w mniejszym stopniu od popytu. Głównym odbiorcą bowiem u nas są wędzarnie, o zapotrzebowaniu dość stałem, pracujące, gdy połów na to pozwala w całej pełni i ograniczające pracę tylko w razie niedostatecznych połowów.

Różnica pomiędzy zwykłym całorocznym połowem ryb morskich, sprzedawanych na aukcjach rybnych w północno - zachodniej Europie a naszym jedynym masowym połowem przybrzeżnego rybołówstwa — zimowym połowem szprotów polega na tem, że ten ostatni ma w pierwszym rzędzie stałego odbiorcę, który natychmiast konserwuje rybę przez wędzenie i że ten odbiorca nie odrazu zdobywa gotówkę za zakonserwowany towar, lecz kredytuje na nim i w związku z tem poszukuje kredytu u rybaka na surowym szprocie. I w tym to systemie kredytowym wahania cen surowego szprota robią systematycznie ciężkie i demoralizujące wszystkich zaiteresowanych wyłomy.

Jest charakterystyczne, że przy osiągnięciu pewnej dolnej granicy ceny surowca, powiedzmy 4 zł za 50 kg, dalsze wahnięcia, nawet i znaczne, ceny surowego szprota już dla konsumenta nie odczuwają się prawie wcale. Cena szprota wędzonego, w skrzynkach, pozostaje na pewnym poziomie, chociażby cena surowca spadła na pewien czas jeszcze dwukrotnie lub przejściowo podniosła się o 50% i nawet więcej. Nic w tem dziwnego, gdyż pozostałe składniki kalkulacyjne ceny wędzonego szprota w detalu — robocizna, opał, świadczenia, oprocent. inwestycyj przemysłu i obsługa jego zadłużenia, transport i pośrednictwo zostały bez zmiany. Konsument nie odczuwa więc prawie tych wahań, a z dalszej zniżki ceny surowego szprota już nie ma praktycznie żadengo pożytku.

Skutki wahań cen surowego szprota natomiast są niszczące — dla przemysłu wędzarnictwa szprotów. Im większe przedsiębiorstwo i im szerzej zakrojony plan produkcji i sprzedaży — tem zgubniejsze tych wahań skutki. Wahania więc cen surowego szprota podrywają wielki przemysł wędzarniany, uniemożliwiają zwiększenie rozmiarów wędzarnictwa i temsamem hamują zwiększenie konsumcji szprota w kraju.

Rybacy nie są w żadnej mierze zainteresowani w wahaniach cen. Ograniczają one ich możliwości zbytu złowionej ryby, czyli działają zniżkowo i wogóle deprymująco przy obrotach surową rybą. Wahania te w sposób oczywisty komplikują stosunki rybaków z ich odbiorcami wędzarniami. Wielkie wędzarnie przez wahania większe ponoszą straty, szukają od nich obrony w postaci kontraktów, własnych kutrów i t. p. prób zasadniczo ujemnych dla rybactwa, mniejsze wędzarnie poprostu w razie zgubnych wahań cen nie wywiązują się z zobowiązań.

Hurtownicy i dostawcy stoją przed najcięższą próbą i naocznie mogą się przekonać że ostatecznie takie nieopanowane wahania przy zastosowaniu kredytu i równoczesnej dostawie towaru kolejno w różnej cenie uniemożliwiają rozszerzenie hurtu i sprzyjają przypadkowym zarobkom dorywczych pośredników. Ci ostatni — są może jedyni, którzy mogą zarobić na tych wahaniach, jest to jednakże nikła korzyść, społecznie i gospodarczo raczej ujemna, nie równoważąca wymienionych już powszechnych strat, wywołanych przez wahania cen surowca.

Konsument wędzonego szprota niewątpliwie by korzystał w razie usunięcia nadmiernych wahań cen szprota: rozwój dystrybucji, opartej na solidnym kredycie przyczyniłby się do zmniejszenia rozpiętości kosztów handlowych, a więc i spadku cen wędzonego szprota w detalu. Ta cena również obniżyłaby się na skutek szybko rosnącej produkcji wędzonego szprota, który jest do pomyślenia tylko w razie opanowania nadmiernych wahań cen surowego szprota. **KLT.**

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH.** Ceny śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, notowane w ostatnim tygodniu za całą beczkę, ocloną, (o ile chodzi o beczkę z polskich połowów to wolną od cła) hurtowo, w złotych:

1. Polskie połowy „Mewy“: śledzie Yarmouth matfulls 72, fulls 72, spents 59.

2. Importowane śledzie Yarmouth I trade: small matties 72, matties 76, matfulls 76. Yarmouth ordinary: small matties 68, matties 71, matfulls 71. Szkockie I trade: small matties 65, matties 75, matfulls 75. spents 57. Szkockie crownmatties: matties 70.

3. Matjasy, za dwie półbeczki: Stornoway medium 115, selected 125, large matjes 135. Lerwick medium 110, selected 120.

4. Islandzkie matjasy (oryginalne): nowe 135, stare z r. 1933: 20. Islandzkie nowe t. zw. FAXA: 85.

5. Norweskie: nowe Sloe 40, Sloe matjes 65 jak za 375/425 sztuk tak i za wielkość 450/500 sztuk. Norweskie śledzie cięte „schneideheringe“ nowe 85, stare 40.

— **CENY ŚLEDZI MROŻONYCH I ŚWIEŻYCH IMPORTOWANYCH.** Norweskie śledzie zamrożone 50 kg netto: 15 złotych. Norweskie śledzie świeże w lodzie za 100 kg netto: 32 złote.

— **PRZEWIDYWANE SŁABE POŁOWY POD BORNHOLMEM.** Według horoskopów rybaków, biorących udział w połowach pod Bornholmem, połowy te w najbliższych tygodniach będą bardzo szczupłe. Już obecnie połowy znacznie się zmniejszyły: jeden kuter zebrał zdobycz z pięciu kutrów, przywożąc wszystkiego 4.500 kg dorszy i 500 kg flądег.

— **RYBACY ORGANIZUJĄ ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI KUTRÓW.** Wobec obecnych trudności przy połowach szprotów wyłoniła się sprawa współdziałania między właścicielami kutrów rybackich (ograniczanie połowów, zakaz połowów itp.) Jak wiadomo właścicielami kutrów są wyłącznie rybacy poza kilkoma kutrami należącemi do wędzarń. W niedzielę 9. bm. odbyło się w Gdyni zebranie organizacyjne kilkudziesięciu rybaków, na którem postanowiono założyć związek właścicieli kutrów i omówiono główne wytyczne opracowywanego statutu tej organizacji. Zakończenie prac organizacyjnych spodziewane jest w ciągu dwu miesięcy.

— **OBRÓT TOWARÓW RYBNYCH W PORCIE HANDLOWYM W STYCZNIU.** Prócz 5.100 ton towarów rybnych, które przeszły przez port rybacki, wyładowano w porcie handlowym 747 ton na co złożyło się: w tonach: śledzie solone: z Holandji 22 ton, z Norwegji 223. Śledzie świeże w lodzie: z Norwegji 168, ze Szwecji 74. Śledzie zamrożone ze Szwecji 11. Tran: z Holandji 152, z Norwegji 22, z Niemiec 6, ze Szwecji 15. Mączka rybna: z Norwegji 5. Dorsze z Danji: 5. Konserw rybnych ogółem 45 ton i tak: z Norwegji 2,3, z Hiszpanji 2,4, z Francji 4 9, z Niemiec 6 4, z Danji 0,5. z Portugalji 22,2, ze Szwecji 3,2, z Marokko 2,5, z Belgji 0,5, z Holandji 0,1. Towar ten przywieziono drobnicą na 31 statkach obcych i 4 statkach polskich.

— **OBROTY POLSKO-GDAŃSKIE W STYCZNIU.** W styczniu b. r. wywieziono z Gdańska do Polski: 393.297 kg ryb podczas gdy do Gdańska dostarczono 5920 kg dorszy z polskich połowów, co stanowi półtora procent gdańskich towarów.

Gdańsk dostarczył do Polski: w kilogramach: ryby świeże: łososie 650, certy 491, leszcze 6.673, śledziki 5.480, inne ryby 17.499 Ryby wędzone: — łososie 832, certy 2.195, flądry 60, szproty 312.905 kg, dorsze 2, śledzie marynowane 130, szproty marynowane 15, węgorze w galarecie 10, szproty w oliwie 45.678, minogi przyprawione 599, konserwy inne 76.

Pozatem Gdańsk otrzymał w ramach umowy handlowej polsko-niemieckiej znaczne możliwości wywozu szprotów świeżych do Niemiec, dokąd co tydzień ładuje się szereg wagonów, co umożliwia pracę ciągłą rybakom gdańskim nawet przy dużych połowach.

(Komun. Portu Rybackiego).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	17. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	19. 2.
s/s CAPELLA*	24. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	26. 2.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s E. RUSS	15. 2.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	17. 2.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	19. 2.
s/s CAPELLA*	24. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	26. 2.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	17. 2.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	17. 2.
s/s URANUS*	24 2.	co tydzień	s/s URANUS*	24. 2.
		Ryga		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	16. 2.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	co 2 tygodnie		4. 3.
		LITWA		
s/s FALKEN	16. 2.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		4. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	23. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 2.
		co 8 dni		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	23. 2.	**Stockholm — Norrköping**		
		(Żegluga Polska, S. A.)	s/s HUNDVAAG	25. 2.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	23. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 2.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	19. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	19. 2.
	4. 3.	co 2 tygodnie		4. 3.
s/s BLENDA	24. 2.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 2.
	9. 3.	co 2 tygodnie		11. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	24. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	24. 2.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s HELENE RUSS	15. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s HELENE RUSS	15. 2.
s/s ALEXANDRA	18. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	18. 2.
s/s TCZEW	22. 2.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	22. 2.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	17. 2.
s/s MINOS*	17. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	24 2.	co tydzień	s/s URANUS*	24. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	19. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	20. 2.
	26. 2.	co tydzień		27. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 16. 2.
	ok. 1. 3.	co 2 tygodnie		ok. 1. 3.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
		Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALDUIN	18. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALDUIN	18. 2.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim		
		i inne		
s/s ARA	18. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	17. 2.
s/s URSA	25. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s ARA	18. 2.
			s/s URSA	2. 3.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	23. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	27. 2.
		co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	20. 2.
s/s BALTONIA*	16. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	16. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	20. 2.
s/s LUBLIN*	23. 2.	co tydzień	s/s LUBLIN*	27. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s MAINE	17. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAINE	17. 2.
s/s UFFE	24. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	24. 2.
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	15. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	15. 2.
s/s MINORCA	22. 2.	co tydzień	s/s MINORCA	22. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s NEREUS	18. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s NEREUS	18. 2.
s/s ARIADNE	25. 2.	co tydzień	s/s ARIADNE	25. 2.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	19. 2.
s/s PUCK	25. 2.	co tydzień	s/s PUCK	26. 2.
s/s ARIADNE	17. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	17. 2.
s/s PRIAMUS	20. 2.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	20. 2.
s/s FORTUNA	27. 2.		s/s FORTUNA	27. 2.
s/s BUTT	24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	24. 2.
s/s BUSSARD	5. 3.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s WIBORG	ok. 26. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 26. 2.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	19. 2.
s/s HEL	25. 2.	co tydzień	s/s HEL	26. 2.
s/s BUTT	24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	24. 2.
s/s BUSSARD	5. 3.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	5. 3.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	28. 2.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	25. 2.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	15. 2.
	10. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		29. 2.
		co 2 tygodnie		14. 3.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AUG. SCHULTZE	15. 2
s/s TANGER	1. 3.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	1. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MALAGA	29. 2.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
s/s TUNIS	26. 2.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s TUNIS	26. 2.
		PORTY LEWANTU		
s/s NORRUNA m/s BIRKALAND*	25. 2. 29. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s BIRKALAND*	3/5. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV s/s SONGDAL	6. 2. 28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21-24. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SCANYORK* s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY*	22. 2. 6. 2. 13. 3.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANSTATES* s/s SCANMAIL*	18. 2. 24. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s AUG. SCHULTZE s/s TANGER	15. 2. 1. 3.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE s/s TANGER	15. 2. 1. 3.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN m/s SUECIA	18. 2. 9. 3.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie		
s/s MERCATOR s/s BORE VIII s/s NAVIGATOR	23. 2. 13. 3. 27. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA s/s EQUATOR	18/20. 2. 28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
—	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	*s/s PUŁASKI 28. 2.
m/s HAMMAREN 26. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 22. 2. s/s PROTESILAUS 14. 3.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON 28/29. 2.
m/s TOLEDO 16. 2. m/s TAMPA 19. 2. m/s STUREHOLM 5. 3.	PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TROLLEHOLM 15. 2. m/s TOLEDO 16. 3.
s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

16 lutego:

s/s AMERICAN PRESS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s BORE IX lin. z Rio, Santos, B. Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s TOLEDO lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s ERNA z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Kłajpedy, Liepaji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.
s/s BALTONIA, lin. z Londynu z pas. i towarami dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Hull z pas. i towarami dla wyładowania, Polbrit.

17 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegl. Polska.
s/s CITY OF WELLINGTON lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegji, Bergenske.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LUDWIG z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s SPRÖIT po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s BORGA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s TORO po węgiel, PAM.
s/s GLUCKAUF po węgiel, PAM.
s/s DAGMAR po węgiel, MEW.

s/s KURLAND po węgiel, PAM.
s/s STINA po węgiel, PAM.
s/s ERNESTO po węgiel, Polrob
s/s WILNO po węgiel, PAM.

18 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s BRISK lin. ze wsch. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ład. do N. Yorku, A. S. L.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s NEREUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyładowania, PAM.
s/s ÅRA lin. z zach. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s OLAF BERGH z fosfatami, Behnke & Sieg.
s/s TORBRAND z ład. świeżych i mrożonych śledzi, Bergenske.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ład. i pas. do Hull, Polbrit.

19 lutego:

s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z Göteborg/Malmö dla wyład. i ładowania, Bergenske.

20 lutego:

m/s TAMPA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s AURA lin. dla ładowania do Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s CILTVAIRA po bunker, PAM.

21 lutego:

s/s SARMACJA po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.
s/s IWAR po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.

22 lutego:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyład., American Sc. Line.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrköping/Stockholm dla wyładowania i ładowania, PAM.

23 lutego:

s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.
s/s MERCATOR lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z Kłajpedy i Stockholmu dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Londynu dla wyładowania, Polbrit.

24 lutego:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s SKJÖLD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s URANUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s BLENDA z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s GLUCKAUF po węgiel, Bergenske.

25 lutego:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pas. i towarami, Gd. Am. L. Żeglugowe.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, i po emigrantów, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Gdańska po pas. i tow. do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po pas. i tow. do Hull, Polbrit.
s/s URSA lin. z zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s NORRUNA lin. z portów Lewantu, dla wyładowania, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. ze wsch. Norwegji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s CALEDONIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

26 lutego:

m/s HAMMAREN lin. z portów południ. i zach. Afryki dla wyład., Bergenske.
s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s TUNIS lin. z portów hiszpańskich dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

DWULETNI DOROBEK GDYŃSKICH AUKCYJ OWOCOWYCH.

Polscy kupcy hurtownicy owocowi skwapliwie skorzystali z możliwości, jaką im Gdynia nadarzyła, by uwolnić się w tej gałęzi handlu od zbytecznego obcego pośrednictwa, wykorzystującego zręcznie brak bezpośrednich stosunków handlowych między naszymi kupcami a plantatorami i eksporterami zagranicznymi.

Gdynia, łącząc nasz kraj siecią dróg morskich z rynkami produkcji stworzyła nowe, dogodne warunki dla rozbudowy naszego handlu owocowego.

Sfery kupieckie, jak już zaznaczyliśmy, żywo zainteresowały się nowym bądź co bądź dla nich terenem pracy, tembardziej, iż stare formy były przez wszystkich niechętnie tolerowane. Najbardziej bowiem odczuwano zależność od obcych — zagranicznych pośredników, którzy pobierając dowolnie wysokie prowizje uczynili z owocu artykuł nie pierwszej potrzeby, lecz wręcz luksusowy, co w rezultacie było powodem znikomej konsumcji w Polsce w porównaniu z innemi krajami.

Otrzymując możliwość bezpośredniego sprowadzania owoców południowych i egzotycznych przez port gdyński, zdawali sobie polscy kupcy sprawę z wielu trudności, jakie będą musieli pokonać, zanim współpraca z eksporterami i rynkami zagranicznemi wejdzie na normalne tory.

Trudności te były bardzo poważne. Przedewszystkiem nie mieliśmy regularnych linij okrętowych, łączących nasz port z głównemi portami załadowczemi, o rychlem zaś uruchomieniu odpowiednio rozgałęzionej sieci połączeń okrętowych narazie nie mogło być mowy wskutek braku dostatecznej liczby tonażu, wymaganego przez zainteresowanych armatorów. Nie zapominajmy też, że owoc południowy i egzotyczny znajdował się u nas na liście delikatesów i roczny import do Polski był bardzo skromny. Nie mniejszą trudnością niż brak połączeń okrętowych, były niewielkie możliwości finansowe naszych kupców owocowych, a wreszcie brak orjentacji u zagranicznych eksporterów o naszym rynku i o naszych kupcach.

Jeżeli do tego wszystkiego dodamy jeszcze nieuregulowanie rynku wewnętrznego, brak dobrych obyczajów wśród elementu kupieckiego, brak ogólnie przyjętych uzansów, to będziemy mogli wyrobić sobie pojęcie o naszym handlu owocowym z przed 1930 roku, a więc do czasu rozpoczęcia organizacji gdyńskiego rynku owocowego.

Wybitniejsze jednostki spośród kupców owocowych, poznawszy organizację omawianej gałęzi handlu w innych państwach, postanowiły wprowadzić polski handel owocowy na nowe tory, oczywiście w porozumieniu z czynnikami oficjalnemi i samorządem gospodarczym w oparciu o Gdynię. Wierzono jednak, że rozpoczynając okres żmudnej pracy nad stworzeniem nowych podstaw rodzimego handlu owocowego, osiągnie się rychło konkretne rezultaty, tembardziej, że poczynaniom tym towarzyszyła zdecydowana pomoc samorządu gospodarczego.

W Polsce do roku 1930 było właściwie tylko dwa ogniwa w handlu owocowym, t. j.: był kupiec - detalista i kupiec - hurtownik, brak zaś było kupca - importera, którego zastępował zagraniczny pośrednik, osiadły w obcym porcie. Przytoczona gradacja wyrażała się w praktyce przeważnie w możliwościach finansowych każdej grupy kupieckiej. Detalista ograniczał swe obroty z konieczności do zakupu od jednej do kilku skrzyń lub innych jednostek towaru, hurtownik operował w granicach kilkuset jednostek, w rzadkich wypadkach w granicach partyj wielowagonowych, a importer, sprowadzając ładunki okrętowe utrzymywał bezpośredni kontakt z plantatorem lub eksporterem. Niestety tej ostatniej kategorji kupców nam brakowało. Importer, jako najwyższy szczebel w hierarchji handlowej, jest istotnie najważniejszym czynnikiem, odgrywającym rolę regulatora w każdej dziedzinie handlu.

O tem, ażeby poszczególni grossiści polscy w branży owocowej, którzy przenieśli swoją działalność do Gdyni w latach 1929 — 1932, mogli w szybkiem tempie stać się poważnymi importerami, wobec istniejących trudności w wymianie międzynarodowej, nie można było mówić. Proces ten mógł, a nawet musiałby trwać dziesiątki lat, co było nie do przyjęcia, gdyż jaknajszybsze wykorzystanie wspaniale urządzonego portu gdyńskiego zmuszało nas do kroków i czynów radykalnych, przedsiębranych nawet gwoli eksperymentu.

Takim eksperymentem było właściwie zrealizowanie koncepcji zorganizowania na terenie Gdyni stałych targów owocowych.

Zebrany z wielką starannością przez dyr. p. J. Kawczyńskiego materjał o urządzeniu aukcyj owocowych w Hamburgu, Kopenhadze i portach brytyjskich, wyraźnie wskazywał na podstawowe warunki istnienia stałych aukcyj. W każdem mieście portowem, posiadającem instytucję aukcyj owocowych napotykamy na wielką liczbę dobrze prosperujących domów handlowych w tej branży — (Londyn ca 1,200, Hamburg około 400) i kilku lub kilkunastu wielkich importerów, mających rozległe stosunki handlowe z plantato-

rami nieomal że całej kuli ziemskiej, dysponujących olbrzymiemi kapitałami.

Gdynia w okresie tworzenia aukcyj miała dosłownie jednego poważniejszego importera i kilku hurtowników, a ogólna liczba wykupywanych w Polsce patentów drugiej kategorji (branych za warunek dopuszczenia do uczestnictwa w przetargach) ledwie przekraczała 200, w tem kilkanaście firm przemysłowych, produkujących wyroby cukiernicze.

Tworzyć w takich warunkach aukcję było, jak już zaznaczyliśmy eksperymentem, który mógł równie dobrze udać się, jak też zawieść. Mimo to grupa kupców stworzyła firmę, która ubiegała się o uzyskania koncesji na prowadzenie stałej aukcji owoców i warzyw. Czynniki oficjalne za poradą samorządu gospodarczego po długich wahaniach przyznały początkowo jednej, a następnie jeszcze dwom firmom prawo urządzania przetargów na owoce i warzywa pochodzenia południowego lub egzotycznego.

Konstrukcja organizacyjna gdyńskich aukcyj jest wzorowana na hamburskich ew. kopenhaskich z tą różnicą, że gdyńskie aukcje odbywają się pod ścisłym nadzorem władz z ramienia której na każdym przetargu jest obecny komisarz lub jego zastępca aukcyjny.

Po dwu latach pracy i działalności gdyńskich aukcyj owocowych można stwierdzić wszelkie zmiany w strukturze polskiego handlu owocowego.

Przedewszystkiem cena importowanych owoców, mimo wciąż jeszcze wysokiego cła, spadła o 100% a w niektórych wypadkach i więcej procent. Konsumcja tego artykułu znacznie wzrosła, powodując wzrost liczby ilustrującej spożycie owoców przez jednego mieszkańca w stosunku rocznym o przeszło 100 procent.

Nawiązane kontakty handlowe z zagranicznymi plantatorami i eksporterami zacieśniają się, czego najlepszym dowodem jest wzrastające zaufanie do gdyńskich firm owocowych i coraz większe zainteresowanie tutejszym rynkiem ze strony największych nawet eksporterów, widzą oni bowiem, w kraju naszym swego poważnego odbiorcę.

Poczynione próby reeksportu owoców południowych do państw Europy centralnej i krajów nadbałtyckich zostały uwieńczone w większości wypadków pomyślnemi rezultatami, co utrwala nas w przekonaniu, że Gdynia z biegiem lat stanie się jednym z największych ośrodków handlu owocowego i warzywnego na Bałtyku.

Systematyczny rozwój gdyńskiego rynku owocowego najlepiej jednak ilustruje stały przyrost firm, trudniących się handlem owocowym. W obecnej chwili na terenie Gdyni pracuje przeszło 50 przedsiębiorstw owocowo - kolonjalnych, z których wiele doskonale prosperuje.

Odkładając głębszą analizę w oparciu o materjał liczbowy dodatnich stron, spowodowanych uruchomieniem stałych aukcyj owocowych i warzywnych na terenie Gdyni, należy stwierdzić, iż aukcje owocowe zainicjowały nowy okres, wywierając wybitny wpływ na unormowanie niezależnego od zagranicznego pośrednictwa polskiego handlu owocowego.

O ZMIANĘ SYSTEMU WYDAWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU NA KAWĘ, HERBATĘ I ZIARNA KAKAOWE.

Jak wiadomo, kontyngenty przywozowe na kawę, herbatę i ziarna kakaowe są dzielone przez Polską Centralę Importu Kawy, S. A. w Warszawie. Głównymi akcjonarjuszami tej Centrali są przeważnie importerzy gdańscy oraz poważniejsze firmy importowe Polski. Podział kontyngentów przywozowych na powyższe artykuły dokonywany jest przez specjalną Komisję Pciku, w skład której wchodzą reprezentanci firm, najbardziej zainteresowanych w imporcie danego artykułu. Na podział kontyngentów przywozowych na odnośne artykuły niema żadnego wpływu ani Centralna Komisja Przywozowa, ani też żadna Izba Przemysłowo - Handlowa. Stan ten budzi cały szereg zastrzeżeń tak ze strony członków Centralnej Komisji Przywozowej (Izb P. - H.), którym nie pozwala prowadzenia kontroli i ewidencji nad importem w jej okręgu jakoteż ze strony samych importerów, nie wchodzących w skład Komisyj podziałowych Pciku co do objektywności odnośnych komisyj oraz sprawiedliwości podziałów.

Ponieważ zastrzeżenia, o których wyżej mowa mają poważne podłoże i zarzuty stawiane Polskiej Centrali Importu Kawy nie zostały w większości wypadków odparte, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych R. P. wystąpił ostatnio do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z wnioskiem o zmianę procedury wydawania pozwoleń przywozu na wyżej wymienione artykuły. W wystąpieniu swojem Związek Izb domaga się, aby:

1) wszystkie podania importerów kawy, herbaty i ziarna kakaowego wpływały do właściwych izb przemysłowo - handlowych, które kierować je będą w drodze zwykłej ze swą opinją do Centralnej Komisji Przywozowej,
2) Centralna Komisja Przywozowa po zebraniu podań w sprawie podziału kontyngentu zasięgała opinji specjalnej Komisji Ścisłej w składzie przedstawiciela C. K. P., Związku Izb oraz P. C. I. K., której zadaniem byłoby projektowanie podziałów kontyngentów na odnośne artykuły w myśl dyrektyw Ministerstwa oraz uchwał zrzeszeń i organizacyj importerów i projektowane podziały przedstawiała do akceptacji Centralnej Komisji Przywozowej (zebraniu plenarnemu lub stałej Ko-

misji Ścisłej C. K. P.),

3) Centralna Komisja Przywozowa po zaakceptowaniu lub skorygowaniu przedłożonego jej projektu podziału, przedstawiała plan podziału Wydziałowi Handlu Zagranicznego Ministerstwa, celem wystawienia pozwoleń przywozu,
4) Wydział Handlu Zagranicznego zawiadamiał importerów o przydziałach oraz o opłatach manipulacyjnych Ministerstwa, poczem odsyłał pozwolenia przywozu do Polskiej Centrali Importu Kawy dla wykonania zleconych jej przez Ministerstwo zadań.
5) Polska Centrala Importu Kawy wydawała pozwolenia przywozu importerom po wniesieniu przez nich należnych opłat na Rachunek Org. Zbytu (wraz z opłatami organizacyjnemi) oraz skontrolowaniu, czy ewent. związane z daną tranzakcją warunki zostały przez importera wykonane.

WARUNKI UZYSKANIA ULGI CELNEJ PRZY IMPORCIE JABŁEK.

W związku z ukazaniem się rozporządzenia o zniżce celnej na jabłka świeże (Dz. U. R. P. Nr. 5 poz. 51 z 1936 r.) w wysokości zł 35 od 100 kg Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia, że zniżka ta będzie udzielana przy przywozie jabłek z U. S. A. na następujących warunkach:

1) Do uzyskania zniżki celnej będzie upoważniało dokonanie dodatkowego wywozu do U. S. A. Jako dodatkowy wywóz należy rozumieć wywóz towarów nie figurujących w nomenklaturze wywozu G. U. S. w roku 1935, względnie wywóz towarów w ilościach przewyższających znacznie ilości wywożone w 1935 r. Wywóz ten jednak winien ograniczać się w chwili obecnej do następujących towarów: łubianek, beczek do owoców, skrzynek, bądź innych opakowań.
2) Stosunek wywozu do przywozu winien wyrażać się conajmniej jak 1 : 1.
3) Firmy importujące jabłka z U. S. A. będą zwolnione z opłat na rzecz R-ku Organizacji Zbytu.
4) Import jabłek zostaje ograniczony kontyngentem maksymalnym 2.000 ton.
5) Podania o zastosowanie cła ulgowego, adresowane do Ministerstwa Skarbu, winny być składane do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.
6) Wnioski o udzielanie pozwoleń przywozu winny być składane w Związku Izb, który działać będzie w tej mierze w porozumieniu z Polskiem Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego. Wnioski te winny być poparte dowodami wywozu, conajmniej w równej wartości towarów wymienionych w punkcie 1), według cen cif importu, fob eksportu. Wywóz nie może być dokonany wcześniej niż 1 miesiąc od złożenia wniosku. Wywóz ten nie może korzystać z innych źródeł pomocy.
7) Związek Izb przeprowadzi kontrolę zawieranych tranzakcyj eksportowych w celu niedopuszczenia do uznania tych dokumentów wywozu, które dotyczyłyby operacyj wyraźnie szkodliwych dla zasadniczych interesów polskiego eksportu.

PRZYWÓZ ŚLIWEK Z U. S. A.

W związku z uruchomieniem normalnych kontyngentów na śliwki suszone z U. S. A., Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, że pozwolenia przywozu na śliwki ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Póln. skontyngentowane, mogą być udzielane w ramach wywozu zarejestrowanego w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego i to w myśl instrukcji Ministerstwa z dn. 28 lutego 1934 r. wyłącznie w stosunku wywóz do przywozu jak 6 : 1.

Zarządzenie powyższe ma na celu z jednej strony wyrównanie obciążenia importu śliwek sprowadzanych w ramach kontyngentów z obciążeniem importu śliwek sprowadzanych w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych, z drugiej zaś strony chodzi o przyspieszenie likwidacji salda wywozu zarejestrowanego w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego.

Przy obliczaniu opłaty na Rachunek Organizacji Zbytu, podstawą do obliczenia będzie brana pod uwagę cena śliwek cif Gdynia 55 gr za 1 kg i to zarówno od śliwek, sprowadzanych w ramach kontyngentu, jak i od śliwek, sprowadzanych w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych.

Kronika

TRANZAKCJE W BRANŻY OWOCOWEJ NA GDYŃSKIM RYNKU.

(Przebieg aukcyj owocowych).

W czasie od dnia 4 do 12 lutego br. odbyły się trzy aukcje owocowe, i to jedna w dniu 10, a dwie w dniu 11. bm. Uczestników na aukcjach było bardzo dużo. Tendencja na pomarańcze znacznie mocniejsza, niż na poprzednich aukcjach. Ceny zwyżkowały tak na pomarańcze hiszpańskie, jakoteż i palestyńskie.

Rezultaty dokonanych transakcyj przedstawiają się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji w dniu 11. bm. sprzedały:

1) 1700 skrz. pomarańcz hiszpańskich (bloodoval) — po cenie zł 0.97 — 1.04 za 1 kg
2) 500 skrzyń pomarańcz palestyńskich — po cenie zł 1,07 — 1,12 za 1 kg
3) 175 skrzyń grape-fruits — po cenie zł 30 do 34 za 1 skrzynię.

Wycofały:

1) 474 skrzyń pomarańcz hiszp. dyspozycja aukcjonatora,
2) 75 skrzyń pomarańcz hiszp. spowodu braku nabywców,
3) 91 klatek wzgl. bel bananów zielonych spowodu braku nabywców,
4) 43 klatek pomidorów kanadyjskich spowodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Na odbytej aukcji w dniu 10. 2. br. sprzedały:
1) 1590 skrz. poramańcz hiszp. (blood-oval) — po cenie zł 0,95 — 1,02 za 1 kg
2) 391 skrzyń pomarańcz hiszp. (blond) po cenie zł 0,85 — 0,90 za 1 kg
3) 323 skrzyń pomarańcz palest. — po cenie zł 1,02 — 1,08 za 1 kg.

Wycofały spowodu braku nabywców:
1) 449 skrzyń pomarańcz palestyńskich,
2) 174 beczek winogron hiszpańskich,
3) 200 worków fig greckich.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji w dniu 11. 2. br. sprzedały:
1700 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po cenie zł 1—1,01 za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 12 lutego 1936 r. następujące ceny hurtowe loco Gdynia per casa przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:
kawa brazylijska surowa 3,60—3,80 zł za 1 kg
kawa niebieska surowa (niekompensacyjna) 5.00—5.20 za 1 kg
kawa niebieska surowa (kompensacyjna) — —
herbata zależnie od gat. 11,90—13,00 zł za 1 kg
kwiat herbaciany 20,00—25,00 zł za 1 kg
pieprz czarny 5.10— 5,20 zł za 1 kg
pieprz biały 6,00 zł za 1 kg
cynamon 8,80— 9.00 zł za 1 kg
liście bobkowe 2,40— 2,60 zł za 1 kg
rodzynki 1,50— 1,60 zł za 1 kg
sułtanki zależnie od gat. 1,85— 2,25 zł za 1 kg
figi zależnie od gatunku 1,15— 1,25 zł za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zależnie od gatunku 6,00 — 7,00 zł za 1 kg
oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania 3,25 — 3,80 zł za 1 litr
cytryny włoskie 51,00—54,00 zł za 1 skrz.
banany dojrzałe zależnie od gatunku 2,40 — 2,60 zł za 1 kg
cytryny hiszpańskie — (brak pozwoleń przywozu).

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

W pierwszej dekadzie lutego nie zanotowano większego obrotu pomarańczami, a to z tego względu, że zabrakło na terenie gdyńskiego rynku owocowego pozwoleń przywozowych.

Nagromadzone zapasy z poprzedniej dekady pozostały zatem nadal w magazynach i tak w obecnej chwili znajduje się w Gdyni około:

42.900 skrzyń palestyńskich pomarańcz i
29.050 skrzyń hiszpańskich pomarańcz.

W porównaniu z poprzednią dekadą wzrosła liczba pomarańcz palestyńskich o ca 3.000 skrzyń, natomiast hiszpańskich zmniejszył się zapas o ca 26.000 skrzyń.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Palestyńscy plantatorzy narzekają w w bieżącym sezonie na znaczny spadek urodzaju pomarańcz i grapefruitów. Jeżeli na początku sezonu przypuszczano, że ogólny zbiór pomarańcz wyniesie przeszło 7.000.000 skrzyń, a grapefruitów ca 1.000.000 skrzyń, to po dokonaniu zbioru okazało się, iż można będzie wyeksportować maximum 4.500.000 skrzyń pomarańcz i 800.000 skrzyń grapefruitów. Do końca stycznia załadowano w portach palestyńskich z przeznaczeniem do portów europejskich ca 2.500.000 skrzyń pomarańcz i 300.000 skrzyń grapefruitów. Eksporterzy palestyńscy przypuszczają jednak, że dzięki dobrej jakości eksportowanych partyj pomarańcz i grapefruitów ceny utrzymają się na wysokim poziomie, tak że w rezultacie plantatorzy nie odczują zbytnio spadku zbiorów.

Kalifornijskie władze ogłosiły oficjalną statystykę tegorocznych zbiorów, z której wynika, że na przestrzeni ostatnich pięciu lat sezon obecny przyniósł rekordowe plony. Celem porównania kalifornijskich zbiorów z ostatniego pięciolecia podajemy poniższe zestawienie:

Rok	Wartość w dolalach	Ogólne Zbiory w tonnach	Przeciętna cena jednej tonny w dolarach
1931	3.913.618	135.933.000	34,73
1932	3.858.327	106.600.000	27,63
1933	3.855.462	146.328.000	37.95
1934	4.414.630	183.890.000	42,11
1935	4.710.245	188.569.000	40,03

z czego na poszczególne rodzaje owoców przypada:

pomarańcze — 38.723.000 skrzyń, grapefruity — 2.318.000 skrzyń, cytryny 8.000.000 skrzyń (w 1934 roku zebrano natomiast 10.430.000 skrzyń), jabłka — 10.400.000 buszli, śliwki suszone — 243.000 ton, gruszki — 169.000 ton, winogrona — 873.000 ton, rodzynki — 176.000 ton, figi — 34.000 ton z czego zasuszono 24.000 ton.

Liczby wyżej przytoczone dają nam obraz rozwoju gospodarki owocowej Stanów Zjednoczonych A. P., zajmujących pierwsze miejsce w tabeli państw prowadzących racjonalną produkcję owoców.

Niemcy ograniczają w dalszym ciągu import owoców obcego pochodzenia. Wielkie

obroty w branży owocowej, jakie miały Niemcy z U. S. A. spadły w ciągu ostatnich trzech lat prawie o 80%. Jeszcze w 1933 r. eksportowały U. S. A. do Niemiec 3.600.000 buszli jabłek i 112.000 gruszek, gdy natomiast w obecnym roku przewidziany jest wwóz tych artykułów na 426.000 buszli jabłek i 13.000 buszli gruszek.

Londyn, a właściwie Londyn, Hull i Liverpool łącznie, są największym rynkiem owocowym świata. Aukcje owocowe w tych miastach dokonywują co tydzień olbrzymich obrotów, aprowizując w owoce różnego pochodzenia przedewszystkiem swój kraj, konsumujący kolosalne ilości tego artykułu, a nadto okoliczne państwa, chętnie korzystające z usług zwłaszcza londyńskich kupców i aukcyj. Celem zilustrowania, przynajmniej w przybliżeniu rozmiarów angielskiego rynku podajemy tygodniowy dowóz owoców do portów angielskich ze wszystkich stron świata: W pierwszym tygodniu lutego przywieziono z U. S. A. i Kanady 93.000 skrzyń i 27.000 beczek jabłek, 1.500 skrzyń gruszek, pozatem w drodze są ładunki 95.000 skrzyń i 30.000 beczek jabłek oraz 800 skrzyń gruszek. Nadto U. S. A. wysłała do portów angielskich 50.000 skrzyń i 36.000 beczek i 6.000 koszy jabłek, 18.000 skrzyń gruszek, 800 skrzyń grapefruitów i 3.000 skrzyń cytryn. Pozatem w drodze są dalsze partje 62.000 skrzyń i 7.000 beczek jabłek, 14.000 skrzyń gruszek, 1.300 skrzyń grapefruitów i 300 wiązek melonów.

Z portów leżących na atlantyckiem wybrzeżu Północnej Ameryki wysłano do Anglji w tygodniu sprawozdawczym 63.000 beczek, 18.000 skrzyń i 6.000 koszy jabłek, 800 skrzyń grapefruitów i 300 skrzyń cytryn, ponadto w drodze do portów angielskich znajduje się jeszcze 43.645 beczek i 24.520 skrzyń jabłek oraz 1.350 skrzyń grapefruitów.

Nie mniejszą ilość ekspedjowały porty, leżące nad Pacyfikiem Ameryki Północnej. W tygodniu sprawozdawczym wysłano do Anglji łącznie ca 85.000 skrzyń jabłek, 19.000 skrzyń gruszek, z tem, że dalsze partje, które zostaną do końca tygodnia wyładowane wynoszą 140.000 skrzyń jabłek i 15.000 skrzyń gruszek. Łącznie do 15 marca zostanie wyładowane w wymienionych portach Anglji 505.000 skrzyń jabłek, 42.328 skrzyń gruszek, 14.250 cytryn.

W tymże czasokresie z portów Ameryki Północnej, leżących nad Pacyfikiem wysłano i znajduje się w drodze do portów europejskich, poza Anglją, 228.968 skrzyń jabłek i 58.000 skrzyń gruszek, a więc znacznie mniej niż do Anglji. Równocześnie wyładowano w tygodniu sprawozdawczym w portach angielskich 312.000 skrzyń pomarańcz, 18.000 grapefruitów, pochodzenia palestyńskiego, gdy w tymże czasie we wszystkich portach kontynentu wyładowano ca 240.000 skrzyń pomarańcz, grapefruitów i cytryn pochodzenia palestyńskiego. Dalej wielkie ilości zostały dostarczone do portów angielskich śliwek, wisien, moreli, ananasów z Południowej Afryki, bananów z Kamerunu, cytryn z Syrji, pomidorów i bananów z Kanaryjskich wysp, bananów i ananasów z Brazylji.

Jeżeli pozatem weźmiemy pod uwagę wielkie ilości warzyw dostarczanych ze wszystkich części świata do Londynu, Hullu i Liverpoolu, tych trzech główniejszych ośrodków handlu owocowego i warzywnego w Anglji, to dopiero wówczas będziemy mogli wyrobić pojęcie o znaczeniu tego rynku dla producentów całej kuli ziemskiej.

Zrozumiałem jest, że rynek angielski nie zna żadnych trudności w obrocie temi towarami, jako artykułami pierwszej potrzeby, cło jeżeli jest na pewne artykuły, to tak niewielkie, że nie wpływa zbytnio na cenę detaliczną, wskutek czego konsumcja owoców i jarzyn w tym kraju w stosunku rocznym na jednego mieszkańca jest największa na świecie.

Hiszpańskie pomarańcze nie cieszą się w obecnym sezonie wielkim popytem na głównych rynkach europejskich a nadewszystko angielskich. W Londynie i Hullu płacono ostatnio tak niskie ceny za najlepsze nawet gatunki hiszp. pomarańcz, że nic dziwnego, iż hiszpańscy eksporterzy wstrzymali zupełnie wysyłkę dalszych transportów do Anglji. A ponieważ inne kraje, a w tem Francja, Niemcy i Polska, nie uwzględniły na najbliższy okres większych kontyngentów na p o m a r a ń c z e hiszpańskiego pochodzenia, przeto sezon obecny w porównaniu z poprzednim jest wybitnie dla Hiszpanji niekorzystny.